

天津一汽夏利汽车股份有限公司
关于深圳证券交易所《关于对天津一汽夏利汽车股份
有限公司的重组问询函》的回复公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2020年6月30日，天津一汽夏利汽车股份有限公司（以下简称“公司”）收到深圳证券交易所《关于对天津一汽夏利汽车股份有限公司的重组问询函》（许可类重组问询函[2020]第9号）（以下简称“《问询函》”）。公司及相关中介机构对有关问题进行了认真分析，并对《天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产出售及发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书（草案）》（以下简称“重组报告书”）进行了修订和补充，现对《问询函》中提及的问题回复如下：

除特别说明外，本回复所述的词语或简称与重组说明书中释义所定义的词语或简称具有相同的含义。

1.报告书显示，你公司拟实施重大资产重组，整体方案包括股份无偿划转、重大资产出售、发行股份购买资产及募集配套资金四部分。

（1）请你公司结合《证券期货法律适用意见第1号》相关规定及国资委无偿划转批复的进展，说明本次交易是否构成重组上市。

（2）请你公司结合上市后在控制权稳定、业务发展目标、业绩实现、利润分配、同业竞争等方面的承诺及信息披露，说明有关承诺是否已经充分履行、相关信息是否披露准确，本次交易是否会导致承诺被实质变更或撤销。

（3）请你公司结合拟购买资产财务指标占上市公司的比重，说明上市公司未来各业务构成、经营发展战略和业务管理模式，本次交易对你公司持续经营能力的影响，你公司主要经营风险预计变化情况。

(4) 请你公司结合中国铁路物资集团有限公司（以下简称“中国铁物”）与你公司具体业务、管理模式的差异，补充披露你公司有无管理水平不能适应重组后上市公司规模扩张或业务变化的风险。

回复：

一、结合《证券期货法律适用意见第1号》相关规定及国资委无偿划转批复的进展，说明本次交易是否构成重组上市

(一) 相关法律法规

《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条“实际控制人没有发生变更”的理解和适用——证券期货法律适用意见第1号》（以下简称“《适用意见第1号》”）第五条规定：“因国有资产监督管理需要，国务院或者省级人民政府国有资产监督管理机构无偿划转直属国有控股企业的国有股权或者对该等企业进行重组等导致发行人控股股东发生变更的，如果符合以下情形，可视为公司控制权没有发生变更：（一）有关国有股权无偿划转或者重组等属于国有资产监督管理的整体性调整，经国务院国有资产监督管理机构或者省级人民政府按照相关程序决策通过，且发行人能够提供有关决策或者批复文件；……”

(二) 本次交易未构成重组上市

本次重组属于为促进国有资源优化配置的国有资产监督管理的整体性调整，旨在通过本次重组改善上市公司经营状况、提升上市公司资产质量和投资价值，增强其持续盈利能力和抗风险能力，从根本上解决上市公司持续发展问题，进一步维护中小股东利益。本次重组已经取得了一汽股份及一汽财务公司的原则性同意意见，并且已经国务院国资委预审核同意，上市公司将在取得国务院国资委关于本次交易的正式批复文件后召开审议本次交易的股东大会。

本次交易实施前，一汽股份及其一致行动人一汽财务公司合计持有上市公司764,387,987股股份，占上市公司总股本的47.92%，一汽股份为上市公司控股股东，国务院国资委通过其全资子公司中国一汽及间接全资子公司一汽资产合计持有一汽股份100%股权，国务院国资委为一汽夏利实际控制人。

本次交易完成后，上市公司控股股东将变更为铁物股份，由于中国铁物直接

及间接持有铁物股份 100%股份，中国铁物为国务院国资委全资子公司，因此上市公司的实际控制人仍为国务院国资委，本次交易未导致上市公司实际控制人发生变更。

综上所述，本次重组系《适用意见第 1 号》描述的国有资产监督管理的整体性调整，本次交易前后实际控制人未发生变化，不涉及《重组管理办法》第十三条所述情形，不构成重组上市。

二、结合上市后在控制权稳定、业务发展目标、业绩实现、利润分配、同业竞争等方面的承诺及信息披露，说明有关承诺是否已经充分履行、相关信息是否披露准确，本次交易是否会导致承诺被实质变更或撤销

(一) 上市公司及承诺相关方承诺履行及信息披露情况

经中国证监会批准，一汽夏利于 1999 年 7 月公开发行股份并上市。截至本回复出具之日，一汽夏利及相关承诺方上市后作出的主要承诺事项及履行情况（不包括本次重组中相关方作出的承诺）如下：

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|----|---------------|----------------|----------|--|-------|
| 1. | 2006年6月股权分置改革 | 中国一汽 | 股权分置改革承诺 | 在获得 A 股市场上市流通权之日起，在三十六个月内不上市交易或转让。 | 已履行完毕 |
| 2. | | 天津汽车工业（集团）有限公司 | 股权分置改革承诺 | 在获得A股市场上市流通权之日起，在三十六个月内不上市交易或转让。 | 已履行完毕 |
| 3. | | 天津汽车工业（集团）有限公司 | 股权分置改革承诺 | 在2006年11月底前全部偿还占用一汽夏利10.9亿元欠款。 | 已履行完毕 |
| 4. | 2012年4月收购事项 | 一汽股份 | 同业竞争承诺 | 在成立后五年内通过资产重组或其他方式整合轿车整车生产业务，以解决与一汽夏利的同业竞争问题。如一汽股份违反上述承诺，将承担由此给一汽夏利造成全部损失。上述承诺并不限制一汽股份及其下属企业从事或继续从事与一汽夏利不构成竞争的业务，特别是提供一汽夏利经营所需相关原材料或服务的业务。本承诺函在一汽夏利合法有效存续、且一汽股份作为一汽夏利控股股东期间持续有效。 | 超期未履行 |
| 5. | | | | 补充承诺：一汽股份下属部分控股及合营企业的主营业务与一汽夏利主营业务相近，在符合中国证券市场政策法规及环境 | 超期未履行 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|----|-------------|------|---------------------|--|-------|
| | | | | 要求的前提下,一汽股份将力争收购完成之日起3年内,以合理的价格及合法的方式彻底解决一汽夏利与一汽股份下属企业的同业竞争问题以及一汽轿车股份有限公司与一汽夏利之间的同业竞争问题,解决途径包括但不限于资产和业务重组、合并、资产收购、清算关闭、资产托管及中国证监会和/或上市公司股东大会批准的其他方式。 | |
| 6. | | | 规范关联交易承诺 | (1) 将严格按照《公司法》等以及一汽夏利公司章程规定行使股东权利,在股东大会对有关涉及一汽股份事项的关联交易进行表决时,履行回避表决的义务;杜绝一切非法占用上市公司资金、资产行为;在双方的关联交易上,严格遵守市场公正、公平、公开的原则,尽量避免不必要的关联交易发生,对持续经营所发生的必要的关联交易,应以双方协商规定的方式进行处理,遵守市场化的定价则,并严格履行关联交易决策程序,保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益;(2) 上述关联交易承诺同样适用一汽股份的控股子公司,在合法股东权限范围内促成下属控股子公司履行已经存在的或可能发生的关联交易的义务;(3) 尽最大努力促使除全资、控股以外的合营或联营企业履行规范与一汽夏利之间已经存在或可能发生的关联交易的义务。 | 正常履行中 |
| 7. | | | 保持上市公司独立性 | 一汽股份将严格按照相关的法律法规及上市公司章程的规定行使股东的权利并履行相应的义务,维护上市公司的独立经营能力,坚持与上市公司在资产、财务、人员、业务、机构方面均保持独立。 | 正常履行中 |
| 8. | 2016年重大资产重组 | 一汽股份 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 就本公司所提供信息的真实性、准确性和完整性郑重承诺如下: 一、本公司保证为本次交易所提供的有关信息的真实、准确和完整,不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对所提供信息的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。 二、本公司保证向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------|--------------|--|-------|
| | | | | <p>的原始书面资料或副本资料，资料副本或复印件与其原始资料或原件一致，所有文件的签名、印章均是真实的，并对所提供资料的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。</p> <p>三、本公司保证已履行了法定的披露和报告义务，不存在应当披露而未披露的合同、协议、安排或其他事项。</p> <p>四、本公司保证不存在泄漏本次交易内幕信息以及利用本次交易内幕信息进行内幕交易的情形。</p> <p>五、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，将暂停转让其在该上市公司拥有权益的股份。</p> | |
| 9. | | | 关于规范关联交易的措施 | <p>1、将严格按照《公司法》等法律法规以及一汽夏利公司章程的有关规定行使股东权利；在股东大会对有关涉及一汽股份事项的关联交易进行表决时，履行回避表决的义务；承诺杜绝一切非法占用上市公司的资金、资产的行为；在双方的关联交易上，严格遵循市场公正、公平、公开的原则，尽量避免不必要的关联交易发生，对持续经营所发生的必要的关联交易，应以双方协议规定的方式进行处理，遵循市场化的定价原则，并严格履行关联交易决策程序。保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益。</p> <p>2、上述有关规范关联交易的承诺将同样适用于我公司的控股子公司，我公司在合法股东权限范围内促成下属控股子公司履行规范与一汽夏利之间已经存在或可能发生的关联交易的义务。</p> <p>3、尽最大努力促使除全资、控股以外的合营或联营企业履行规范与一汽夏利之间已经存在或可能发生的关联交易的义务。</p> | 正常履行中 |
| 10. | | | 不存在不得参与重组的情形 | 本公司作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组交易对方、上市公司控股股东，公司及本公司控制的机构不存在 | 已履行完毕 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------|---|-------|
| | | | | 依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何与上市公司重大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组； 二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | |
| 11. | | | 摊薄即期回报采取填补措施 | 不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益。 | 正常履行中 |
| 12. | | 一汽股份董事、监事、高级管理人员 | 不存在不得参与重组的情形 | 本人作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组的相关主体，本人及本人控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组； 二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | 已履行完毕 |
| 13. | | 一汽夏利 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 一、本公司保证就本次交易所提供的信息真实、准确和完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并就提供的信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 二、本公司保证《天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产出售暨关联交易报告书》及本公司出具的相关申请文件的内容真实、准确、完整，并对其真实性、准确 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------|--|-------|
| | | | | 性和完整性承担个别和连带的法律责任。 三、在本次交易期间，本公司遵守相关法律、法规、规章、中国证监会和证券交易所规定的信息披露要求，并保证该等信息的真实性、准确性和完整性，并对该等信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 四、如因提供或披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本公司将依法承担连带赔偿责任。 | |
| 14. | | | 不存在不得参与重组的情形 | 本公司特此承诺本公司及本公司控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何与上市公司重大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组； 二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | 已履行完毕 |
| 15. | | 一汽夏利董事、监事、高级管理人员 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 本人就所提供信息的真实性、准确性和完整性郑重承诺如下： 一、本人保证就本次交易已经提供了所必需的原始书面资料、副本资料、复印件或口头证言和其他信息，并保证为本次交易所提供的文件资料及有关信息均为真实、准确和完整的，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。 二、本人保证以上所提供的副本资料或复印件与正本资料一致，所有文件上的签名与印章均是真实和有效的，各文件的正本或原件的效力在其有效期内均未被有关政府部门撤销。 三、本人保证本次交易的各中介机构在本次交易申请文件引用的由本人所出具的文件及引用文件的相关内容已经本人审 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------------|--|-------|
| | | | | <p>阅,确认本次交易申请文件不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。</p> <p>四、本人知悉上述承诺可能导致的法律后果,对违反前述承诺的行为本人将承担个别和连带的法律责任。</p> <p>五、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的,在案件调查结论明确之前,将暂停转让其在该上市公司拥有权益的股份(如有)。</p> | |
| 16. | | 一汽夏利董事、监事及高级管理人员 | 不存在不得参与重组的情形 | <p>本人作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组的相关主体,特此承诺本人及本人控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的以下情形:</p> <p>一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组;</p> <p>二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的,自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少36个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。</p> | 已履行完毕 |
| 17. | | 一汽夏利董事、高级管理人员 | 关于公司重大资产重组摊薄即期回报采取填补措施的承诺 | <p>公司董事、高级管理人员关于公司重大资产重组摊薄即期回报采取填补措施的具体承诺如下:(1)承诺不得无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益,也不采用其他方式损害公司利益;(2)承诺对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束;(3)承诺不动用公司资产从事与其履行职责无关的投资、消费活动;(4)承诺由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩;(5)承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩;(6)作为填补回报措施相关责</p> | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|----------------|------|---------------------|---|-------|
| | | | | 任主体之一，若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施。违反承诺给公司或者股东造成损失的，依法承担补偿责任。 | |
| 18. | 2018年12月重大资产重组 | 一汽股份 | 规范和减少关联交易的承诺 | 一、将严格按照《公司法》等法律法规以及一汽夏利公司章程的有关规定行使股东权利；在股东大会对有关涉及一汽股份事项的关联交易进行表决时，履行回避表决的义务；承诺杜绝一切非法占用上市公司的资金、资产的行为；在双方的关联交易上，严格遵循市场公正、公平、公开的原则，尽量避免不必要的关联交易发生，对持续经营所发生的必要的关联交易，应以双方协议规定的方式进行处理，遵循市场化的定价原则，并严格履行关联交易决策程序。保证不通过关联交易损害上市公司及其他股东的合法权益。二、上述有关规范关联交易的承诺将同样适用于我公司的控股子公司，我公司在合法股东权限范围内促成下属控股子公司履行规范与一汽夏利之间已经存在或可能发生的关联交易的义务。三、尽最大努力促使除全资、控股以外的合营或联营企业履行规范与一汽夏利之间已经存在或可能发生的关联交易的义务。 | 正常履行中 |
| 19. | | | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 就本公司所提供信息的真实性、准确性和完整性郑重承诺如下： 一、本公司保证为本次交易所提供的有关信息的真实、准确和完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对所提供信息的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。 二、本公司保证向参与本次交易的各中介机构所提供的资料均为真实、准确、完整的原始书面资料或副本资料，资料副本或复印件与其原始资料或原件一致，所有文件的签名、印章均是真实的，并对所提供资料的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------|------------------|---|-------|
| | | | | <p>三、本公司保证已履行了法定的披露和报告义务，不存在应当披露而未披露的合同、协议、安排或其他事项。</p> <p>四、本公司保证不存在泄漏本次交易内幕信息以及利用本次交易内幕信息进行内幕交易的情形。</p> <p>五、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，将暂停转让其在该上市公司拥有权益的股份。</p> | |
| 20. | | | 不存在不得参与重组的情形 | <p>本公司作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组交易对方、上市公司控股股东，公司及本公司控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何与上市公司重大资产重组的以下情形：</p> <p>一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组；</p> <p>二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。</p> | 已履行完毕 |
| 21. | | | 摊薄即期回报采取填补措施 | <p>1、不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益。</p> <p>2、若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本公司同意按照中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本公司作出相关处罚或采取相关管理措施。</p> | 正常履行中 |
| 22. | | | 本次交易实施完毕前的股份减持计划 | <p>本公司没有通过集中竞价交易方式或大宗交易方式减持上市公司股份的计划。本次交易中，自上市公司复牌之日起至实施完毕期间，如本公司拟减持上市公司股份的，本公司届时将严格按照有关法律法规及深圳证券交易所之相关规定操作。</p> | 已履行完毕 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------|--|-------|
| 23. | | 一汽股份董事、监事、高级管理人员 | 不存在不得参与重组的情形 | 本人作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组的相关主体，本人及本人控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组； 二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | 已履行完毕 |
| 24. | | 一汽夏利 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 一、本公司保证就本次交易所提供的信息真实、准确和完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并就提供的信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 二、本公司保证《天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产出售暨关联交易报告书》及本公司出具的相关申请文件的内容真实、准确、完整，并对其真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 三、在本次交易期间，本公司遵守相关法律、法规、规章、中国证监会和证券交易所规定的信息披露要求，并保证该等信息的真实性、准确性和完整性，并对该等信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 四、如因提供或披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本公司将依法承担连带赔偿责任。 | 正常履行中 |
| 25. | | | 不存在不得参与重组的情形 | 本公司特此承诺本公司及本公司控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何与上市公司重大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕 | 已履行完毕 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------|--|-------|
| | | | | 交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组； 二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | |
| 26. | | 一汽夏利董事、监事、高级管理人员 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 本人就所提供信息的真实性、准确性和完整性郑重承诺如下：一、本人保证就本次交易已经提供了所必需的原始书面资料、副本资料、复印件或口头证言和其他信息，并保证为本次交易所提供的文件资料及有关信息均为真实、准确和完整的，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。二、本人保证以上所提供的副本资料或复印件与正本资料一致，所有文件上的签名与印章均是真实和有效的，各文件的正本或原件的效力在其有效期内均未被有关政府部门撤销。三、本人保证本次交易的各中介机构在本次交易申请文件引用的由本人所出具的文件及引用文件的相关内容已经本人审阅，确认本次交易申请文件不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。 | 正常履行中 |
| 27. | | | 不存在不得参与重组的情形 | 本人作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组的相关主体，特此承诺本人及本人控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的以下情形：一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组；二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | 已履行完毕 |
| 28. | | 持有一汽夏 | 本次交易实 | 1、本人自本次重组复牌之日起至实施完 | 已履行 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|---------------|------------------|---------------------|--|-------|
| | | 利股份的董事、监事、高级管理人员 | 施完毕前的股份减持计划 | 毕期间，不存在股份减持计划。2、上述股份包括本人原持有股份以及原持有股份在上述期间内因上市公司派送红股、资本公积转增股本等形成的衍生股份。3、自本声明和承诺签署之日起，上述声明和承诺即对本人具有法律约束力，本人愿意对违反上述承诺给上市公司造成的损失承担相应法律责任。 | 完毕 |
| 29. | | 一汽夏利董事、高级管理人员 | 摊薄即期回报采取填补措施 | 1、不得无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；2、对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束；3、不动用公司资产从事与其履行职责无关的投资、消费活动；4、由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；5、拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；6、作为填补回报措施相关责任主体之一，若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施。违反承诺给公司或者股东造成损失的，依法承担补偿责任。 | 正常履行中 |
| 30. | 2019年9月组建合资公司 | 一汽夏利 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | 一、本公司保证就本次交易所提供的说明、确认及信息均真实、准确和完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并就提供的信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 二、本公司保证《天津一汽夏利汽车股份有限公司出资组建合资公司重大资产重组报告书》及本公司出具的相关申请文件的内容真实、准确、完整，并对其真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。 三、本公司已向为本次交易提供审计、评估、法律及财务顾问专业服务的中介机构提供与本次交易相关的信息和文件资料（包括但不限于原始书面材料、副本材料或口头信息等），本公司保证所提供的文件资料的副本或复印件与正本或原件一 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------|--------------|--|-------|
| | | | | <p>致,且该等文件资料的签字与印章都是真实的,该等文件的签署人已经合法授权并有效签署该文件;保证所提供的信息和文件资料的真实性、准确性和完整性,保证不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。</p> <p>四、在本次交易期间,本公司遵守相关法律、行政法规、部门规章和规范性文件以及中国证券监督管理委员会和证券交易所规定的信息披露要求,并保证该等信息的真实性、准确性和完整性,并对该等信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。</p> <p>五、如因提供或披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,给投资者造成损失的,本公司将依法承担连带赔偿责任。</p> | |
| 31. | | | 不存在不得参与重组的情形 | <p>本公司特此承诺本公司及本公司控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何与上市公司重大资产重组的以下情形:</p> <p>一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组;</p> <p>二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的,自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。</p> | 正常履行中 |
| 32. | | | 关于标的资产权属的承诺 | <p>(1) 一汽夏利合法拥有已完成登记的 31 处房屋建筑物的所有权,该等房产的权属清晰,不存在抵押、查封等权利限制;</p> <p>(2) 一汽夏利会配合相关主管部门积极推进集体用地征用及招拍挂工作,待相关主管部门办理完毕征用集体土地手续后,一汽夏利将尽最大努力通过招拍挂方式或其他合法方式取得该处土地使用权并将其变更为工业用地不存在实质性法律障碍;</p> | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|------------------|---------------------|--|-------|
| | | | | <p>(3) 在一汽夏利完成上述(2)承诺事项后, 成功取得该集体土地的土地使用权, 将尽快申请办理涉及该处土地使用权的未办理房产登记手续房产的权属证书, 在办理取得权属证书后房产过户至合资公司不存在实质性法律障碍;</p> <p>(4) 标的资产范围内未办理房产登记手续的第 11-17 项房产, 除第 13 项房产计划拆除外, 其余房产仍在正常使用中, 即使未来需要拆除, 亦不会对公司及合资公司的生产经营产生重大不利影响。</p> | |
| 33. | | 一汽夏利董事、监事、高级管理人员 | 提供信息的真实性、准确性和完整性的承诺 | <p>一、本人保证就本次交易已经提供了所必需的原始书面资料、副本资料、监事、高级管理人员复印件或口头证言和其他信息, 并保证为本次交易所提供的文件资料及有关信息均为真实、准确和完整的, 不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏;</p> <p>二、本人保证以上所提供的副本资料或复印件与正本资料一致, 所有文件上的签名与印章均是真实和有效的, 各文件的正本或原件的效力在其有效期内均未被有关政府部门撤销;</p> <p>三、本人保证本次交易的各中介机构在本次交易申请文件引用的由本人所出具的文件及引用文件的相关内容已经本人审阅, 确认本次交易申请文件不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏;</p> <p>四、本人知悉上述承诺可能导致的法律后果, 对违反前述承诺的行为本人将承担个别和连带的法律责任;</p> <p>五、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏, 被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的, 在案件调查结论明确之前, 将暂停转让其在该上市公司拥有权益的股份(如有)。</p> | 正常履行中 |
| 34. | | | 不存在不得参与重组的情形 | 本人作为天津一汽夏利汽车股份有限公司重大资产重组的相关主体, 特此承诺本人及本人控制的机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异 | 正常履行中 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|-----|------|-----------------------|------------------|---|-------|
| | | | | 常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司大资产重组的以下情形： 一、因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的自立案之日起至责任认定前不得参与任何上市公司的重大资产重组；二、中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的，自中国证监会作出行政处罚决定或者司法机关作出相关裁判生效之日起至少 36 个月内不得参与任何上市公司的重大资产重组。 | |
| 35. | | | 摊薄即期回报采取填补措施 | 1、不得无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；2、对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束；3、不动用公司资产从事与其履行职责无关的投资、消费活动；4、由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；5、若公司未来实施股权激励，拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；6、作为填补回报措施相关责任主体之一，若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施。违反承诺给公司或者股东造成损失的，依法承担补偿责任。 | 正常履行中 |
| 36. | | 持有一汽夏利股份的董事、监事、高级管理人员 | 本次交易实施完毕前的股份减持计划 | 截至本说明出具之日，本人没有通过集中竞价交易方式或大宗交易方式减持上市公司股份的计划。在本次交易实施完毕前，如本人拟减持上市公司股份的，本人届时将严格按照有关法律法规及深圳证券交易所之相关规定操作。 | 正常履行中 |
| 37. | | 一汽股份 | 摊薄即期回报采取填补措施 | 1、不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益。 2、若违反上述说明或拒不履行上述说明，本公司同意按照中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本公司作出相关处罚或采取相关管理措施。 | 正常履行中 |
| 38. | | | 本次交易实 | 本公司作为天津一汽夏利汽车股份有限 | 正常履 |

| 序号 | 承诺事项 | 承诺主体 | 承诺类型 | 承诺内容 | 履行情况 |
|----|------|------|-------------|---|------|
| | | | 施完毕前的股份减持计划 | 公司控股股东，原则性同意本次交易。截至本说明出具之日，本公司没有通过集中竞价交易方式或大宗交易方式减持上市公司股份的计划。在本次交易实施完毕前，如本公司拟减持上市公司股份的，本公司届时将严格按照有关法律法规及深圳证券交易所之相关规定操作。 | 行中 |

上述列表中第 1 项承诺涉及上市公司控股股东股份限售，与上市公司控制权稳定相关，第 4 项、第 5 项承诺涉及同业竞争。除此以外，上市公司及承诺相关方所作承诺不涉及业务发展目标、业绩实现、利润分配等方面的内容。上市公司已在专项公告或定期报告中披露了上述承诺的内容。

上述第 4 项、第 5 项涉及同业竞争的承诺超期未履行，上市公司已在定期报告中披露了该等承诺的履行情况。除上述第 4 项、第 5 项超期未履行的同业竞争承诺外，一汽夏利及相关承诺方上市后作出的其他承诺事项（不包括本次重组中相关方作出的承诺）已履行完毕或处于正常履行状态。

（二）本次交易不会导致承诺被实质变更或撤销

为解决同业竞争，上市公司控股股东一汽股份曾于 2011 年 7 月 8 日作出承诺，在成立后五年内通过资产重组或其他方式整合所属的轿车整车生产业务，以解决与一汽夏利的同业竞争问题；于 2011 年 11 月 23 日作出补充承诺，在符合中国证券市场政策法规及环境要求的前提下，本公司将力争在本次收购完成之日后 3 年内，以合理的价格及合法的方式彻底解决一汽轿车/一汽夏利与本公司下属企业的同业竞争问题以及一汽轿车与一汽夏利之间的同业竞争问题，解决途径包括但不限于资产和业务重组、合并、资产收购、清算关闭、资产托管及中国证监会和/或上市公司股东大会批准的其他方式。一汽股份在作出解决同业竞争承诺以来，由于宏观经济环境、汽车行业、证券市场和内部经营管理等方面的变化因素，未能如期履行承诺。

目前上市公司主营业务持续亏损，2019 年下半年整车业务逐步停滞，上市公司已不再具备汽车整车生产资质，不再继续从事整车生产业务；另一方面，本次交易完成后上市公司原有全部业务和经营性资产将置出。因此，一汽股份原作

出的解决同业竞争的相关承诺不再符合上市公司的实际情况，不再具备履行的基础。根据《上市公司监管指引第4号—上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》及上市公司的实际经营情况，从保护上市公司利益和中小股东的利益出发，实现上市公司长远发展，一汽股份申请豁免履行解决同业竞争相关承诺。

上市公司已于2020年6月18日召开了第七届董事会第二十八次会议，审议通过了《关于豁免公司控股股东履行解决同业竞争相关承诺的议案》，上市公司董事会同意豁免公司控股股东一汽股份履行解决同业竞争相关承诺，独立董事、监事会已就一汽股份上述豁免事项是否合法合规、是否有利于保护上市公司或其他投资者的利益发表明确肯定意见，上述豁免承诺事项尚需上市公司股东大会审议通过。具体内容详见公司于2020年6月20日披露的《关于豁免公司控股股东履行解决同业竞争相关承诺的公告》（公告编号：2020-临039）。

本次交易完成后，为避免同业竞争，交易完成后的直接控股股东铁物股份和间接控股股东中国铁物已出具《关于避免同业竞争的声明与承诺函》，有效解决及避免中国铁物、铁物股份及其控制的其他企业与上市公司之间可能出现的同业竞争。

综上，一汽夏利及相关承诺方上市后作出的除同业竞争承诺以外其他承诺事项（不包括本次重组中相关方作出的承诺）已履行完毕或处于正常履行状态，本次交易不会导致该等承诺被实质变更或撤销；一汽股份原作出的解决同业竞争的相关承诺不再符合公司的实际情况，不再具备履行的基础，一汽股份已根据相关法律法规申请豁免同业竞争承诺，该等豁免履行承诺义务相关程序正在进行中，尚待公司股东大会审议通过，同时，本次重组完成后的直接控股股东铁物股份及间接控股股东中国铁物已出具《关于避免同业竞争的声明与承诺函》，能够有效解决及避免中国铁物、铁物股份及其控制的其他企业与上市公司之间的同业竞争，本次交易不会导致同业竞争承诺被实质变更或撤销。因此，本次交易不会导致一汽夏利及相关承诺方作出的承诺被实质变更或撤销。

三、结合拟购买资产财务指标占上市公司的比重，说明上市公司未来各业务构成、经营发展战略和业务管理模式，本次交易对你公司持续经营能力的影

响，你公司主要经营风险预计变化情况

(一) 结合拟购买资产财务指标占上市公司的比重，说明上市公司未来各业务构成、经营发展战略和业务管理模式

1、上市公司未来各业务构成

本次交易前，上市公司主要从事汽车整车的制造、销售业务。本次交易将上市公司原有业务全部置出，并置入拟购买资产相关业务，交易完成后，上市公司的收入和利润来源均为拟购买资产，拟购买资产相关财务指标占上市公司的比重为 100%。

本次交易完成后，上市公司业务结构将发生变化，公司营业总收入的分类情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2020 年 1-4 月 | | | |
|--------------------|-----------------|----------------|---------------------|----------------|
| | 交易前 | 占比 | 交易后（备考） | 占比 |
| 主营业务收入 | 4,448.78 | 63.87% | 1,262,955.74 | 99.78% |
| 其中：汽车整车制造、销售 | 4,448.78 | 63.87% | - | 0.00% |
| 轨道交通物资供应链管理及运维技术服务 | - | 0.00% | 867,801.19 | 68.56% |
| 铁路建设等工程物资生产制造及集成服务 | - | 0.00% | 331,275.34 | 26.17% |
| 其他 | - | 0.00% | 63,879.22 | 5.05% |
| 其他业务收入 | 2,516.51 | 36.13% | 2,770.30 | 0.22% |
| 营业总收入 | 6,965.28 | 100.00% | 1,265,726.04 | 100.00% |

单位：万元

| 项目 | 2019 年 | | | |
|--------------------|-----------|--------|--------------|--------|
| | 交易前 | 占比 | 交易后（备考） | 占比 |
| 主营业务收入 | 39,389.86 | 91.80% | 4,763,227.30 | 99.72% |
| 其中：汽车整车制造、销售 | 39,389.86 | 91.80% | - | 0.00% |
| 轨道交通物资供应链管理及运维技术服务 | - | 0.00% | 3,135,854.03 | 65.65% |
| 铁路建设等工程物资生产制造及集成服务 | - | 0.00% | 1,342,949.57 | 28.12% |

| 项目 | 2019年 | | | |
|--------------|------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | 交易前 | 占比 | 交易后(备考) | 占比 |
| 其他 | - | 0.00% | 284,423.70 | 5.95% |
| 其他业务收入 | 3,517.42 | 8.20% | 13,325.24 | 0.28% |
| 营业总收入 | 42,907.28 | 100.00% | 4,776,552.54 | 100.00% |

本次交易前，上市公司营业收入主要来自于汽车整车的制造、销售业务；本次交易完成后，上市公司原有业务置出，营业收入主要来自于轨道交通物资供应链管理及运维技术服务、铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务。

2、上市公司经营发展战略

本次交易前，上市公司主要从事汽车整车的制造、销售业务。本次交易完成后，上市公司的主营业务将变更为以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务。上市公司将围绕轨道交通产业，以物资集成服务为基础，以科技创新为抓手，充分利用资本市场平台巩固标的公司核心竞争优势，全面提高管理水平，扩大经营规模，实施贸工技一体化发展，打造富有铁路特色、专业突出、国际一流的专业化轨道交通供应链管理企业。

3、上市公司业务管理模式

本次交易前，上市公司已建立完善的内部控制体系和法人治理结构。本次交易完成后，公司控股股东变更为铁物股份，实际控制人未发生变化，公司将依据有关法律法规的要求进一步健全公司法人治理结构和运营体系，并对不同业务实现专业化管理。中铁物晟科技、物总贸易、天津公司为独立核算的法人主体，具备独立经营业务所需的机构、人员、财务、业务、资产等，将在保持独立的法人主体以及现有经营管理团队稳定性的基础上，积极保持并提升原有竞争优势。

同时，上市公司将结合标的公司既有经营特点，参照中国证监会及深交所对上市公司在公司治理、规范运作及信息披露等方面的要求，进一步对标的公司现有制度进行规范、补充和完善，适应重组后上市公司发展要求，为上市公司未来高效管理和规范运作提供制度保障。

(二) 本次交易对上市公司持续经营能力的影响，上市公司主要经营风险预计变化情况

1、本次交易对上市公司持续经营能力的影响

根据致同出具的《上市公司 2019 年年度审计报告》、立信出具的《备考审阅报告》以及上市公司 2020 年 1-4 月未经审计的财务数据，本次交易完成前后上市公司主要财务数据比较如下：

单位：万元

| 项目 | 2020 年 1-4 月/2020 年 4 月 30 日 | | 2019 年度/2019 年 12 月 31 日 | |
|--------------|------------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
| | 交易前 | 交易后（备考） | 交易前 | 交易后（备考） |
| 资产总额 | 178,838.08 | 2,569,206.78 | 194,653.01 | 2,457,245.22 |
| 归属母公司股东所有者权益 | -164,613.82 | 450,658.67 | -138,672.86 | 430,634.05 |
| 营业收入 | 6,965.28 | 1,265,726.04 | 42,907.28 | 4,776,552.54 |
| 利润总额 | -26,040.50 | 31,425.47 | -147,914.94 | 147,171.96 |
| 归属于母公司股东净利润 | -26,026.84 | 20,320.29 | -148,052.14 | 104,528.14 |
| 基本每股收益（元/股） | -0.16 | 0.04 | -0.93 | 0.19 |

本次交易将行业前景良好、盈利能力较强的优质资产注入上市公司，实现业务转型升级，有效提升上市公司的资产规模和盈利能力。本次交易完成后，归属于上市公司母公司股东净利润将显著增加，每股收益大幅提升，本次交易有利于提升上市公司整体经营业绩，增强上市公司抗风险能力和可持续发展能力。

2、上市公司主要经营风险预计变化情况

本次交易前，上市公司主要从事汽车整车的制造、销售业务。上市公司面临的主要风险有宏观经济周期性波动的风险、汽车行业竞争业态变化的风险、产业政策风险、销量下降导致持续亏损的风险等。

本次交易完成后，上市公司的主营业务将变更为以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务。上市公司将面临宏观经济环境、轨道交通产业政策、市场竞争、杠杆水平较高、客户集中度较高等经营风险。

针对主要经营风险的变化，上市公司一方面将加强自身的风险管理体系建设，

完善日常风险管理运行机制和风险管控体系，提升风险防范能力；另一方面，上市公司将在满足监管要求的前提下，结合标的公司现有风险管理体系安排，进一步巩固标的公司竞争优势，提升标的公司内部风险控制水平和盈利能力，按行业主管部门要求合规经营，强化风险抵御能力。

四、结合中国铁路物资集团有限公司（以下简称“中国铁物”）与你公司具体业务、管理模式的差异，补充披露你公司有无管理水平不能适应重组后上市公司规模扩张或业务变化的风险

（一）上市公司与中国铁物具体业务、管理模式的差异

本次交易前，上市公司的主营业务为汽车整车的制造、销售。其中，主要生产经营活动由母公司开展，下属子公司从事部分汽车零部件制造、汽车及配件销售、仓储运输等服务。当前，汽车产业进入了重大转型期，市场总量开始呈现负增长趋势，传统燃油车销量下滑。同时以新能源和“互联网+”为代表的技术升级的挑战日益增强，汽车产业的产品结构、竞争业态均在发生较大变化，进入转型发展的新阶段。在以上行业背景下，上市公司产品受诸多因素的影响，产品销量持续低迷、整体业绩不断下滑。

中国铁物是以铁路产业综合服务为核心，以轨道交通物资供应链管理为重点，立足铁路、面向社会的大型生产性服务企业集团。中国铁物长期承担国家铁路的柴油、钢轨、机车车辆关键配件采购供应及铁路物资招标代理服务工作，已建成覆盖全国的铁路燃油配送管理体系、铁路线路钢轨全寿命周期服务体系、机车车辆关键配件集成供应体系和铁路物资招标代理服务体系。中国铁物为控股型公司，母公司主要承担组织管理职能，主要生产经营活动通过下属各子公司开展。其中，轨道交通物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务等核心优质业务由标的公司中铁物晟科技、物总贸易和天津公司经营。

通过本次重组，上市公司将从汽车制造和销售领域进入轨道交通物资供应链管理领域，加强业务转型升级，提升上市公司整体抗风险能力和持续经营能力，实现持续稳定发展。

（二）上市公司有无管理水平不能适应重组后上市公司规模扩张或业务变化的风险

本次交易完成后，中铁物晟科技、物总贸易和天津公司将成为上市公司的全资子公司，上市公司主营业务将由汽车整车的制造、销售业务转变为以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务，上市公司的主营业务、经营规模、资产和人员等都较重组前有较大变化，对公司的内部管控能力提出了更高要求。如果重组完成后上市公司未能及时适应业务转型带来的各项变化，以及在管理制度、内控体系、经营模式等未能及时进行合理、必要调整，可能会在短期内对重组完成后上市公司的生产经营带来不利影响。

针对如上风险，上市公司将结合标的公司的业务特点，进一步完善管理架构、提高管理水平以适应重组后的规模扩张和业务调整。首先，公司治理机制方面，在上市公司现行法人治理结构基础上，导入与标的公司经营相适应的管理体系，吸收标的公司核心管理层人员，进入重组后上市公司董事会与主要管理层。标的公司相关人员长期从事轨道交通物资供应链管理业务，具有丰富的业务经验，为重组后上市公司应对规模扩张和业务结构调整做好了准备。其次，组织架构方面，上市公司将结合标的公司实际情况，重构与轨道交通物资供应链管理业务相适应的业务、管理部门，吸收标的公司原有执行团队人员，在统一管理架构下，保持人员总体稳定。再次，企业文化方面，因中国铁物、上市公司和标的公司同属于同一实际控制人控制，在央企组织架构体系及制度设计理念、企业文化等方面具有较高的一致性和认同感，为标的公司与上市公司的管理制度对接奠定了良好基础，上市公司将积极推进与标的公司的文化融合、优势互补，打造良好、共赢的企业文化氛围。在相关措施和后续整合计划得以有效执行的前提下，上市公司管理水平可以有效适应重组后上市公司规模扩张或业务变化的风险。

（三）补充披露情况

本公司已在重组报告书“重大风险提示”之“一、与本次交易相关的风险”之“（六）本次重组的整合风险”中补充披露了相关风险表述如下：

“本次交易完成后，中铁物晟科技、物总贸易和天津公司将成为上市公司的

全资子公司，上市公司主营业务将由汽车整车的制造、销售业务转变为以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务，上市公司的主营业务、经营规模、资产和人员等都较重组前有较大变化，对公司的内部管控能力提出了更高要求。考虑到上市公司与标的公司在业务和管理模式等方面因所属行业不同存在一定差异，上市公司将结合标的公司的业务特点，进一步加强管理能力、完善管控制度以适应重组后的规模扩张、业务变动。但是仍然可能存在整合计划执行效果不佳，导致上市公司管理水平不能适应重组后上市公司规模扩张或业务变化的风险，从而对公司开展业务和提高经营业绩产生不利影响。提醒投资者关注交易后上市公司相关整合风险。”

2. 报告书显示，对于重大资产出售，若天津一汽夏利运营管理有限责任公司（以下简称“夏利运营”）100%股权过渡期间损益与鑫安汽车保险股份有限公司（以下简称“鑫安保险”）17.5%股权过渡期间损益合计为负，且其绝对金额超过拟出售资产于评估基准日的评估值合计数，一汽夏利在不超过评估值的范围内承担亏损，此外拟出售资产过渡期间损益由一汽资产享有和承担；如上述过渡期间损益合计为负，且其绝对金额未超过拟出售资产于评估基准日的评估值合计数，拟出售资产过渡期损益由一汽夏利享有和承担；如上述过渡期间损益合计为正，拟出售资产过渡期损益由一汽夏利享有和承担。

对于发行股份购买资产，中国铁路物资天津有限公司（以下简称“天津公司”）及北京中铁物总贸易有限公司（以下简称“物总贸易”）在过渡期间的收益和亏损由中国铁路物资股份有限公司（以下简称“铁物股份”）享有和承担；对采取收益法进行评估并作为定价依据的中铁物晟科技发展有限公司（以下简称“中铁物晟科技”）控股或参股公司股权以及鹰潭铁物置业有限公司（以下简称“铁物置业”）参股权，在过渡期合计产生的收益由一汽夏利享有，亏损由拟购买资产交易对方按其持有的中铁物晟科技股权比例承担；对中铁物晟科技母公司及采取资产基础法进行评估并作为定价依据的中铁物晟科技控股或参股公司股权（铁物置业参股权除外），在过渡期产生的收益和亏损均由拟购买资产交易对方按其持有的中铁物晟科技股权比例享有和承担。

(1) 请你公司结合标的资产的历史业绩和预期情况，说明做出上述过渡期安排的原因及其合理性。

(2) 请你公司说明对相关过渡期损益的会计处理方法，并测算由此对你公司当期主要财务数据的具体影响。

请独立财务顾问核查并发表明确意见。

回复：

一、结合标的资产的历史业绩和预期情况，说明做出上述过渡期安排的原因及其合理性

(一) 拟出售资产过渡期安排的原因及合理性

1、拟出售资产历史业绩

本次交易拟出售资产为鑫安保险 17.5% 股权及承接一汽夏利截至评估基准日除鑫安保险 17.5% 股权及留抵进项税外的全部资产和负债的夏利运营 100% 股权。

根据致同出具的《天津一汽夏利运营管理有限责任公司 2018 年度、2019 年度、2020 年 1-4 月模拟财务报表审计报告》（致同专字（2020）第 110ZA07287 号）和《鑫安汽车保险股份有限公司 2018 年度、2019 年度、2020 年 1-4 月净资产审计报告》（致同专字(2020)第 110ZA07562 号），鑫安保险和夏利运营报告期内归属于母公司股东净利润情况如下：

单位：万元

| | 2020 年 1-4 月 | 2019 年 | 2018 年 |
|---------------|--------------|-------------|----------|
| 夏利运营 | -27,072.26 | -149,979.36 | 2,048.24 |
| 鑫安保险 | 5,973.78 | 11,012.72 | 9,614.92 |
| 鑫安保险 17.5% 股权 | 1,045.41 | 1,927.23 | 1,682.61 |

注：以上数据已经审计。

2、拟出售资产在过渡期的预期情况

鉴于夏利运营经营状况不佳，未来可能持续亏损，且预计夏利运营亏损额将超过对鑫安保险 17.5% 股权对应的盈利，因此预计拟出售资产在过渡期内将继续亏损。

3、拟出售资产过渡期安排的原因及其合理性

根据上市公司与一汽股份、一汽资产签署的《资产出售协议补充协议》，过渡期安排如下：

(1) 如夏利运营 100% 股权过渡期间损益与鑫安保险 17.5% 股权过渡期间损益合计为负，且其绝对金额超过拟出售资产于评估基准日的评估值合计数，一汽夏利在不超过评估值的范围内承担亏损，此外拟出售资产过渡期间损益由一汽资产享有和承担；

(2) 如夏利运营 100% 股权过渡期间损益与鑫安保险 17.5% 股权过渡期间损益合计为负，且其绝对金额未超过拟出售资产于评估基准日的评估值合计数，拟出售资产过渡期损益由一汽夏利享有和承担；

(3) 如夏利运营 100% 股权过渡期间损益与鑫安保险 17.5% 股权过渡期间损益合计为正，拟出售资产过渡期损益由一汽夏利享有和承担。

一汽股份和一汽资产应根据过渡期间损益专项审计结果，结合本次交易的交易价格及拟出售资产评估值，确定是否需向一汽夏利进行相应的补偿，补偿金额按《资产出售协议补充协议》第 3.2 条确定：在上述（1）的情形下，交易对价已考虑一汽夏利对过渡期亏损承担的情形，不因此调整交易对价；在上述（2）和（3）的情形下，一汽股份应指定资产承接方直接向一汽夏利进行补偿，补偿金额按如下公式确定：补偿金额=拟出售资产于评估基准日的评估值合计数+过渡期间损益专项审计结果，过渡期间损益专项审计结果系指鑫安保险 17.5% 股权的过渡期损益结果与夏利运营 100% 股权的过渡期损益结果之和。

如一汽夏利过渡期间对鑫安保险或夏利运营截至评估基准日的未分配利润进行分配，一汽夏利应于交割日将相应的分红款返还一汽资产。

根据上述约定，考虑到拟出售资产截至 2019 年 12 月 31 日的评估价值合计为 1,785.81 万元，本次交易拟出售资产过渡期损益归属的不同情形如下：

| 过渡期损益情形 | 过渡期损益归属 |
|------------------------------|--|
| 过渡期间损益为正 | 上市公司 |
| 过渡期间损益为负且绝对金额未超过 1,785.81 万元 | 上市公司 |
| 过渡期间损益为负且绝对金额超过 1,785.81 万元 | 过渡期损益中，上市公司承担的亏损金额将以 1,785.81 万元为限，此外的损益由一汽资产享有和承担 |

自评估基准日至 2020 年 4 月 30 日，拟出售资产累计亏损已达-26,026.84 万元，亏损金额为负且绝对金额已超过 1,785.81 万元。基于目前的过渡期损益安排，假设保持目前的趋势，上市公司所承担的亏损将以-1,785.81 万元为限，超出部分的亏损将由一汽资产承担。

根据中国证监会于 2015 年 9 月 18 日发布的《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》，仅对拟购买资产的过渡期损益安排进行了特殊要求，未对置出资产期间损益做出明确约定，本次交易拟出售资产过渡期安排未违反相关法律法规。

本次交易拟出售资产过渡期安排系交易各方协商确定，有助于交易各方就本次交易达成一致，本次交易将优质资产注入上市公司并将主营业务经营状况不佳的拟出售资产置出上市公司，本次交易将提升上市公司的资产规模和盈利能力。根据致同出具的《上市公司 2019 年年度审计报告》、立信出具的《备考审阅报告》以及上市公司 2020 年 1-4 月未经审计的财务数据，本次交易完成后，归属于上市公司母公司股东净利润将显著增加，每股收益将大幅提升。

综上，本次拟出售资产过渡期损益在不违反相关法律法规的情况下，系经交易各方协商确定，有助于交易各方就本次交易达成一致，进而提升上市公司盈利能力；且在置出资产过渡期预计将存在较大金额亏损的情况下，本次过渡期间损益归属安排限定了上市公司可能承担的亏损上限，该归属安排明确、具体，具备合理性。

（二）拟购买资产过渡期安排的原因及合理性

1、拟购买资产的过渡期安排系交易各方商业谈判的结果，符合相关法律法规的规定

根据中国证监会于 2015 年 9 月 18 日发布的《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》“十、上市公司实施重大资产重组中，对过渡期间损益安排有什么特殊要求？答：对于以收益现值法、假设开发法等基于未来收益预期的估值方法作为主要评估方法的，拟购买资产在过渡期间（自评估基准日至资产交割日）等相关期间的收益应当归上市公司所有，亏损应当由交易对方补足。”

在本次交易中，过渡期间损益归属的安排是在遵循证券监管规定的基础上，考虑到拟购买资产所在行业发展前景及实际情况，交易各方为积极推进本次交易协商一致的结果。具体如下：

（1）本次拟购买资产中，天津公司和物总贸易均为以资产基础法评估结果作为定价依据，不属于上述监管规则规定的范围，交易各方可根据商业谈判结果自由约定过渡期损益归属。

（2）中铁物晟科技母公司采用资产基础法评估结果作为定价依据，但其下属各公司采用的评估定价方法存在不同。因此，对中铁物晟科技下属各公司股权，依据上述监管规则，采取了不同的过渡期安排约定：

1) 采取收益法进行评估并作为定价依据的控股或参股公司股权，以及主要资产采用假设开发法评估并作为定价依据的铁物置业参股权，根据上述监管规则，过渡期合计产生的收益由上市公司享有，亏损由拟购买资产交易对方按其持有的中铁物晟科技股权比例承担；

2) 对中铁物晟科技母公司及采取资产基础法进行评估并作为定价依据的中铁物晟科技控股或参股公司股权（铁物置业参股权除外），根据上述监管规则要求，交易各方可根据商业谈判结果自由约定过渡期损益归属。

因此，本次拟购买资产的过渡期安排系综合考虑了标的资产实际情况、评估定价方法后交易各方协商一致的结果，符合相关法律法规的规定。

2、拟购买资产的过渡期安排有利于保障上市公司及中小股东合法权益，具有合理性

本次拟购买资产包括中铁物晟科技的 100% 股权、天津公司 100% 股权、物总贸易 100% 股权。报告期内，拟购买资产的历史业绩情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2020年1-4月 | | 2019年度 | | 2018年度 | |
|--------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|
| | 营业收入 | 归母净利润 | 营业收入 | 归母净利润 | 营业收入 | 归母净利润 |
| 中铁物晟科技 | 1,199,755.39 | 20,552.41 | 4,481,054.77 | 91,448.43 | 4,086,228.47 | 74,404.61 |
| 天津公司 | 46,104.16 | -688.41 | 215,404.91 | 10,728.65 | 195,380.91 | 3,591.77 |
| 物总贸易 | 23,240.72 | 456.29 | 131,923.36 | 2,351.06 | 96,943.65 | 3,201.85 |

报告期内本次拟购买资产盈利情况较好，通过实施本次交易，将提升上市公司的资产规模和盈利能力，归属于上市公司母公司股东净利润将显著增加，每股收益较大幅提升，借助良好的市场环境，上市公司竞争力和持续经营能力得到增强，中小股东亦可从上市公司的经营改善中获益。

天津公司主要为轨道交通建设项目供应物资，由于其自身规模相对较小，2020年1-4月其业务经营受新冠肺炎疫情影响较为明显，当期归母净利润为负，主要系各地轨道交通建设施工项目受疫情影响出现停工或延期，导致公司在手项目实现收益的时点有所延后。与历史年度相比，目前天津公司在手合同金额较为稳定，仅执行进度有所延后。随着各地逐步复工复产，天津公司前期因疫情影响有所滞后的在手合同将陆续恢复供货，下游客户回款情况也已逐步恢复正常，影响公司当期损益的暂时性因素已基本消除。此外，天津公司本次采取资产基础法评估并作为定价依据，过渡期内产生的收益和损失均由铁物股份享有和承担。因此，上述情形不会损害上市公司和中小股东的合法权益。

综上所述，根据本次拟购买资产的过渡期安排，无论标的资产采用何种评估定价方法，如过渡期内产生亏损的，均系由拟购买资产交易对方承担，并以现金方式向上市公司补足，上述约定充分保障了上市公司及中小股东的合法权益。拟购买资产的过渡期安排是在遵循证券监管规定的基础上，考虑到拟购买资产所在行业发展前景及实际情况，交易各方为积极推进本次交易协商一致的结果，有利于保障上市公司及中小股东合法权益，具有合理性。

二、说明对相关过渡期损益的会计处理方法，并测算由此对上市公司当期主要财务数据的具体影响

（一）拟出售资产过渡期损益的会计处理方法及对上市公司当期财务数据的影响

1、拟出售资产相关过渡期损益的会计处理方法

本次交易的整体方案由上市公司股份无偿划转、重大资产出售、发行股份购买资产及募集配套资金四部分组成，上述股份无偿划转、重大资产出售、发行股份购买资产互为条件，共同构成本次重大资产重组不可分割的组成部分。重大资产出售中，如鑫安保险 17.5%股权转让尚未获得中国银保监会批准，不影响整体方案中其他组成部分实施，除此之外，以上三项交易中任何一项因未获批准或其他原因而无法付诸实施的，则其他两项均不实施。

拟出售资产出表日前的过渡期间，上市公司仍然可通过参与标的资产的各项经营管理活动享有可变回报，并且有能力运用对标的资产的权利影响其回报金额，过渡期上市公司仍将标的资产纳入合并报表范围，过渡期标的资产的经营情况将在上市公司合并利润表反映。

根据财会函[2008]60号《关于做好执行会计准则企业 2008 年年报工作的通知》相关规定，“企业购买上市公司，被购买的上市公司不构成业务的，购买企业应按照权益性交易的原则进行处理，不得确认商誉或确认计入当期损益”。本次交易整体方案实施符合权益性交易的确认条件，资产出售不会对上市公司当期利润产生重大影响。

2、拟出售资产对当期主要财务数据的具体影响

如本次交易在 2020 年度实施完成，则如上所述，本次交易将按权益性交易进行确认，资产出售预计将不会对上市公司当期利润产生重大影响。如本次交易未能在 2020 年度实施完成，则 2020 年度上市公司报表仍将反映目前状况。

（二）拟购买资产过渡期损益的会计处理方法及对上市公司当期财务数据的影响

拟购买资产过渡期损益安排因评估定价方法的不同主要分为以下两种：

1、过渡期间的收益和亏损均由交易对方（标的资产原股东）享有和承担

根据本次交易协议的约定，天津公司、物总贸易、中铁物晟科技母公司及采取资产基础法进行评估并作为定价依据的中铁物晟科技控股或参股公司股权（铁物置业参股权除外），其过渡期间产生的收益和亏损均由交易对方（标的资产原股东）享有和承担。各方同意，由上市公司委托经各方认可的审计机构在交割日后 60 个工作日内出具专项审计报告，审计确认标的资产在过渡期的损益情况。若标的资产在过渡期经专项审计报告确认亏损的，则由各交易对方按持股比例于专项审计报告出具之日起 10 个工作日内向上市公司以现金方式补足。

如上述标的资产过渡期间产生收益的，应由交易对方享有，上市公司按照经专项审计的过渡期收益金额确认其他应付款，同时冲减资本公积；如上述标的资产过渡期间产生亏损的，需由交易对方以现金方式补足，上市公司按照经专项审计的过渡期亏损金额确认其他应收款，同时增加资本公积。因此，该等过渡期损益的会计处理不影响上市公司当期损益。

2、过渡期间的收益由上市公司享有，亏损由交易对方（标的资产原股东）承担

根据本次交易协议的约定，对采取收益法进行评估并作为定价依据的中铁物晟科技控股或参股公司股权以及铁物置业参股权，在过渡期合计产生的收益由上市公司享有，亏损由交易对方按其持有的中铁物晟科技股权比例承担。各方同意，由上市公司委托经各方认可的审计机构在交割日后 60 个工作日内出具专项审计报告，审计确认标的资产在过渡期的损益情况。若标的资产在过渡期经专项审计报告确认亏损的，则由各交易对方按持股比例于专项审计报告出具之日起 10 个工作日内向上市公司以现金方式补足。

如上述标的资产过渡期间产生收益的，由上市公司享有，过渡期收益跟随拟购买资产的账面净资产一并计入合并报表，上市公司无需对过渡期损益进行额外的账务处理；如上述标的资产过渡期间产生亏损的，需由交易对方以现金方式补足，上市公司按照经专项审计的过渡期亏损金额确认其他应收款，同时增加资本公积，该等过渡期损益的会计处理不影响上市公司当期损益。

三、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

1、本次交易有关过渡期损益的安排未违反相关法律法规，系经交易各方协商确定，具备合理性。

2、根据财会函[2008]60号《做好执行会计准则企业2008年年报工作的通知》和证券期货意见1号规定相关规定，本次重大资产出售应当按照权益性交易的原则进行处理；如本次交易在2020年度实施完成，不会对上市公司当期利润产生重大影响。如本次交易未能在2020年度实施完成，则2020年度上市公司报表仍将反映目前状况，在本次交易实施完成当年根据权益性交易编制报表。

3、拟购买资产过渡期损益的会计处理符合企业会计准则及中国证监会的有关规定，不影响上市公司当期损益。

3. 报告书显示，以2019年12月31日作为评估基准日，中铁物晟科技采用资产基础法进行估值，评估值为117.90亿元，增值率179.04%。中铁物晟科技重要子公司中，中铁油料集团有限公司（以下简称“油料集团”）、中铁物轨道科技服务集团有限公司（以下简称“轨道集团”）、中国铁路物资安徽铁鹏水泥有限公司（以下简称“铁鹏水泥”）选取收益法评估结果，评估值分别为19.30亿元，45.07亿元，17.38亿元，评估增值率分别为57.72%，336.52%，163.12%，中国铁路物资工业（集团）有限公司（以下简称“工业集团”）、中国铁路物资华东集团有限公司（以下简称“华东集团”）选取资产基础法评估结果，评估值分别为37.55亿元，15.44亿元，评估增值率分别为59.81%，25.58%。

（1）请你公司结合资产基础法及收益法评估结果及差异，说明对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，而对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果的原因及合理性。

（2）请你公司结合中铁物晟科技在行业内的技术水平、竞争优势、市场份额、客户资源、同行业可比收购案例评估增值率等，补充披露本次评估增值率较高的原因及合理性。

(3) 请你公司结合油料集团、轨道集团、铁鹏水泥的历史业绩、在手订单情况等，说明采取收益法评估结果的收入增长率是否合理，并补充说明毛利率、折现率等重要评估参数的取值情况及预测依据。

请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

回复：

一、结合资产基础法及收益法评估结果及差异，说明对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，而对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果的原因及合理性

(一) 油料集团、轨道集团、铁鹏水泥、工业集团和华东集团资产基础法及收益法评估结果及差异

本次评估中油料集团、轨道集团、铁鹏水泥、工业集团和华东集团均采用资产基础法及收益法进行评估，评估结果情况如下：

单位：万元

| 单位名称 | 主营业务 | 资产基础法评估结果 (A) | 收益法评估结果 (B) | 差异额 (C=B-A) | 差异率 (D=C/A) | 最终选取的评估结果对应的评估方法 |
|------|-----------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| 油料集团 | 油品供应链管理 | 122,491.04 | 193,007.15 | 70,516.11 | 57.57% | 收益法 |
| 轨道集团 | 钢轨供应链管理 及运维技术服务 | 204,945.29 | 584,634.10 | 379,688.81 | 185.26% | 收益法 |
| 铁鹏水泥 | 水泥生产和销售 | 143,118.22 | 173,844.13 | 30,725.91 | 21.47% | 收益法 |
| 工业集团 | 轨道交通物资供应链管理 及铁路建设等工程物资 生产制造 | 375,460.01 | 359,842.00 | -15,618.01 | -4.16% | 资产基础法 |
| 华东集团 | 轨道交通物资供应链管理 | 154,404.08 | 104,556.81 | -49,847.27 | -32.28% | 资产基础法 |

本次评估选取的两种评估方法的评估结果差异主要由于资产基础法评估是以资产的成本重置为价值标准，反映的是资产投入（购建成本）所耗费的社会必要劳动，这种购建成本通常将随着国民经济的变化而变化。企业核心资产为存货、

土地使用权、房屋建筑物、设备及在建工程等，资产基础法评估结果与该等实物资产的重置价值，以及截至基准日账面结存的其他资产与负债价值具有较大关联；而收益法评估是以资产的预期收益为价值标准，反映的是资产的经营能力（获利能力）的大小，这种获利能力通常将受到宏观经济、政府控制以及资产的有效使用等多种条件的影响。

综上，资产基础法及收益法分别从企业现有及未来价值角度出发，结合经营模式特点等对企业价值进行评估，评估方法及内涵本身存在差异，由此导致油料集团、轨道集团、铁鹏水泥、工业集团和华东集团资产基础法及收益法的评估结果存在一定差异。

（二）对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，而对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果的原因

本次评估中油料集团、轨道集团、铁鹏水泥、工业集团、华东集团评估结果选取的原因如下：

1、油料集团评估结果的选取

油料集团主要从事油品供应链管理业务，是国家铁路柴油独家供应商，在客户资源、管理团队、成本管理、市场拓展方面均具有较强优势。资产基础法仅反映了企业资产的重置价值，却未能体现企业在市场、技术、成本方面的价值。在收益法评估中，结合企业拥有的铁路燃油采购供应权及组织能力、销售网络、成本管理、市场拓展方面等因素等对未来获利能力的影响，能够更为合理地反映企业各项资产对企业价值的影响。因此选用收益法评估结果作为本次油料集团净资产价值参考依据。

2、轨道集团评估结果的选取

轨道集团主要从事钢轨供应链管理业务，包括大维修钢轨、基建钢轨等。铁路大维修钢轨主要客户是国铁集团各铁路局，铁路基建钢轨主要供应铁路新建线路，客户关系稳定。在目前国家继续加强铁路建设的大背景下，轨道集团主营产品市场前景平稳乐观，且报告期内轨道集团收益水平较为稳定，未来经营状况可以合理预测。而资产基础法无法体现企业所具备的科技创新及研制能力、行业运

作经验等表外因素的价值贡献。因此选用收益法评估结果作为本次轨道集团净资产价值参考依据。

3、铁鹏水泥评估结果的选取

铁鹏水泥主营业务为水泥产品生产和销售。近年来，受宏观经济政策影响，水泥行业经营环境和状况显著改善：供给侧改革使水泥行业供需关系趋于平衡，水泥价格显著回升；环保政策趋严提高了行业准入门槛，小型水泥厂由于资金有限，环保投入不足，数量明显较少，且目前大合肥地区已无新批建水泥厂项目。相关经济政策的出台促使水泥行业发展趋于稳定，同时考虑到行业的周期性变动趋势，在现有经营情况的基础上考虑行业一定周期内的平均经营水平。本次评估采用的盈利预测是在考虑经营现状、经济政策及行业周期性基础上进行的，收益法评估结果能够合理反映企业所属行业发展现状和发展趋势以及企业自身经营水平。通过以上分析，选用收益法评估结果作为本次铁鹏水泥净资产价值参考依据。

4、工业集团选取评估结果的选取

工业集团主要以对长期投资的管理业务为主，同时从事钢材、水泥等工程建设物资供应服务，由于工业集团钢材、水泥等工程建设物资供应服务业务整体规模较小，历史期业绩波动较大，预测未来收益存在一定的不确定性。而资产基础法是从企业购建角度反映企业净资产价值。因此，出于谨慎性原则，本次评估以资产基础法的评估结果作为本次工业集团净资产价值参考依据。

5、华东集团评估结果的选取

华东集团主要经营钢轨供应链管理、铁路移动装备物资供应、铁路建设等工程物资集成服务、以及其他大宗商品贸易业务等，主要贸易产品为钢轨、道岔、钢材、水泥、轮轴等。由于上述产品贸易业务受区域基建投资规划等影响较为明显，报告期内华东集团的利润存在较大波动，且未来收益存在一定的不确定性。而资产基础法是从企业购建角度反映企业净资产价值，出于谨慎性原则，评估机构考虑了各种因素后确定，本次以资产基础法评估结果作为本次经济行为的价值参考。通过以上分析，选用资产基础法评估结果作为华东集团净资产价值参考依

据。

综上所述，本次评估依据各单位业务类型，行业及企业发展状况等因素，对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果，具备合理性。

二、结合中铁物晟科技在行业内的技术水平、竞争优势、市场份额、客户资源、同行业可比收购案例评估增值率等，补充披露本次评估增值率较高的原因及合理性

（一）中铁物晟科技在行业内具有先进的技术水平

中铁物晟科技所处的轨道交通物资行业具有计划性和时效性强、种类多数量大、质量要求高、技术复杂、专业性强等特点，信息集成能力是供应链管理企业的核心能力之一。同时，轨道交通物资供应链管理企业也逐步向物资的定制加工与售后维护保养服务拓展，以有效增强对产业链的控制能力及提升核心竞争力。

为充分适应轨道交通物资行业的行业发展趋势及技术水平要求，中铁物晟科技不断加强自主研发及对外合作，持续提升主营业务技术水平及服务能力，在行业内部形成部分具有竞争优势的特色技术，主要包括：

1、供应链管理信息集成技术

在油品供应链管理领域，中铁物晟科技自主研发的铁路燃油供应链第三方物流服务平台（也称“CROSS 系统”）于 2017 年通过国家科技部验收，以互联网、大数据、物联网等信息技术为依托，为各铁路局实现燃油供应的需求预测、资源配置、组织发运、质量监控、在途跟踪、终端配送、库存管理等全供应链的优化服务，保障铁路用油安全，有效降低了燃油库存储备、油品供应和储存成本。

在钢轨供应链管理及运维技术服务领域，中铁物晟科技自主研发钢轨供应链管理信息系统，经过近几年的实际运用，在基建、大维修钢轨供应业务中实现从计划、订单、合同到发运、跟踪、验收的完整钢轨供应线上流程，并与国铁集团物资管理 3.0 系统完成数据对接，实现配置计划、发货数量等相关数据互联互通。中铁物晟科技研发的“供应链手机 APP”，紧跟时代步伐、贴近管理要求，满足了各铁路建设单位对配置计划兑现、发货动态、车号追踪、质量异议、质保书等关

键信息的实时“掌握”，为钢轨供应的开展提供科学数据支撑。

2、轨道运维技术

凭借对我国铁路系统钢轨供应链管理长期深度的服务和理解，中铁物晟科技已形成了钢轨焊接加工、轨道线路伤损检测、打磨养护及钢轨全寿命周期管理信息服务等全流程的轨道交通运维技术服务体系，并且在其中多个关键节点上具有突出地位和技术优势。中铁物晟科技是国内唯一具备全方位提供钢轨、焊轨、高速铁路道岔及岔枕质量监督服务能力的专业检测技术服务机构，下属包钢中铁轨道有限责任公司是铁路系统内唯一一家设置于钢厂内的市场化轨道焊接厂，此外，通过技术和数据资源的集成构建出了一套钢轨全寿命管理系统，中铁物晟科技已经实现了钢轨“全生命链”大数据的状态分析、预警研判、综合决策等功能。该等优势使得中铁物晟科技构建了适应我国钢轨供应链管理领域复杂需求的独特技术及服务能力。

(二) 中铁物晟科技竞争优势

1、在轨道交通物资领域具备丰富的行业经验及领先的市场地位

作为我国重要的轨道交通物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务综合提供商，中铁物晟科技在铁路油品供应链管理、大维修钢轨和基建用钢轨供应链管理、铁路线路产品质量监督、铁路物资招标代理等领域具有丰富的行业经验及领先的市场地位优势。长期以来，中铁物晟科技与铁路运营企业、铁路建设企业、装备制造企业等保持了密切合作关系，在轨道交通物资行业中，具有较强的市场影响力，是我国主要的铁路线路产品质量监督商及基建用钢轨供应商。

2、轨道交通领域长期的物资供应链管理经验

轨道交通领域涉及物资具有强时效性、种类及规模复杂的特点，同时，作为保障我国铁路及城市轨道交通安全的重要环节，轨道交通物资对于质量有着极高的要求。中铁物晟科技在长期服务轨道交通客户的过程中，深谙客户需求，根据轨道交通物资供应链管理的特点，与上游供应商、下游客户一同搭建了轨道交通物资稳固、成熟而完善的供应链管理体系。

3、覆盖全国的经营和服务网络

长期以来，中铁物晟科技作为轨道交通物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务综合提供商，在全国各主要城市建立起了完善的供应链网络。中铁物晟科技拥有与我国轨道交通路网布局相适应的区域公司，并借助区域公司的深耕构建全覆盖营销网络。

4、供应链集成服务能力

中铁物晟科技在轨道交通物资供应链流程中，把握原材料采购、出厂质检、生产发运、仓储管理、进场验收、现场保管及售后服务、需求监测等各个环节，建立了一整套适用于我国轨道交通建设的一体化物资供应链管理体系，切实做到确保物资质量、保证供应时效、缩短采购供货周期。其中，对于油品、钢轨等轨道交通运营关键性物资，中铁物晟科技占据着包括驻厂质检、库存监测等多个具有一定排他性的业务节点，构成了中铁物晟科技在轨道交通物资供应链管理中的独特优势。

5、先进的信息化建设水平

中铁物晟科技以互联网、物联网、大数据等新信息技术为抓手，深化轨道交通供应链业务发展质量，依靠信息技术提高供应链管理服务附加值。中铁物晟科技具备信息化接入能力及大数据分析处理能力，前后台、软硬件双轮驱动，提升业务效率和业务质量，打造轨道交通物资供应链管理的技术壁垒。

6、技术服务能力优势

凭借对我国铁路系统钢轨供应链管理等领域长期深度的服务和理解，中铁物晟科技已形成了钢轨焊接加工、轨道线路伤损检测、打磨养护及钢轨全寿命周期管理信息服务等全流程的轨道交通运维技术服务体系，并且在其中多个关键节点上具有突出地位和技术优势，该等优势使得中铁物晟科技构建了适应我国轨道交通物资供应链管理领域复杂需求的独特技术及服务能力。

7、经验丰富的管理团队和优秀专业的人才队伍

中铁物晟科技拥有结构合理、经验丰富、团结合作的先进管理团队，主要管

理团队成员致力于轨道交通物资供应链管理行业多年，在生产管理、市场开拓、技术研发等方面拥有丰富的经验。通过主要管理团队的专业化管理，中铁物晟科技能够实现迅速、灵活和高效的运作。

8、业务板块间的协同效应显著

中铁物晟科技各业务板块在客户和供应商方面具有一定的重合度，例如钢轨供应链管理与工程物资供应钢材方面供应商重合、各板块均有一定程度的客户重合等，使得中铁物晟科技能够充分利用和迁移某一业务板块中与上下游建立的良好合作关系，为其他业务板块的采购和销售提供经验，创造更为稳定的采购渠道及开拓销售渠道的机会。中铁物晟科技各业务板块相互协同、彼此促进的经营格局，形成了业务持续增长的强大动力，也强化了公司竞争能力。

9、高效的资金运用和周转能力

中铁物晟科技拥有高效的运营效率，凭借对上下游供需关系的准确判断及长期积累的稳固合作，存货及资金周转效率始终处于较高水平。2019年，中铁物晟科技的存货周转率达到36.82次/年，应收账款的平均回款账期为31.86天，有效提高了公司的资金使用效率，形成了显著的资金优势，极大促进了各项业务的开展，也提升了公司的盈利能力。

(三) 中铁物晟科技在行业内具有领先的市场份额

作为我国重要的轨道交通物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务综合提供商，中铁物晟科技在油品、钢轨等物资供应领域均占据了较高的市场份额，具体如下：

1、油品物资供应

中铁物晟科技在油品供应链管理领域中深耕多年，已形成了适应我国轨道交通用油需求特点的服务能力和信息、数据及技术壁垒。中铁物晟科技自主研发建立的CROSS系统优化铁路燃油供应链的运作组织和燃料整备作业管理，已成为铁路燃油领域运用最广的综合性信息服务平台，覆盖铁路燃油供应、管理、作业人员群体95%以上，通过智能终端管理全路消耗总量已达75%以上。该等优势使得中铁物晟科技具有在全国范围内满足国铁集团用油的综合保障实力，目前相

关行车用柴油全部由中铁物晟科技供应。

2、钢轨物资供应

国铁市场业务大维修用钢轨方面，中铁物晟科技凭借对我国铁路系统钢轨供应链管理长期深度的服务和理解，已形成了钢轨采购供应、质量监督、运输组织、焊接加工，以及轨道线路伤损检测、打磨养护、钢轨全寿命周期管理信息服务等全流程的钢轨供应链集成服务和运维技术服务体系，而且在其中多个关键节点上具有突出地位和技术优势。目前国铁业务的大维修用钢轨全部由标的公司供应。

国铁市场业务基建用钢轨方面，因钢轨需求规模较大且要求较高，并且上游以五大钢厂为主的寡头竞争格局赋予了拥有长期服务经验的企业对上游进行全面覆盖的可能。中铁物晟科技为代表的龙头企业在合作过程中不断巩固加深上游资源调度、质量控制和议价能力方面的优势，最大限度地为客户降低成本，保障产品质量和及时供应。因此，我国基建用钢轨长期以来仅由中铁物晟科技及中铁物资集团有限公司进行供应。2018年、2019年和2020年1-4月，中铁物晟科技基建用钢轨供应的市场份额分别为52.52%、65.55%和72.73%。

3、轨道交通装备物资

轨道交通装备物资种类繁多，各产品均有专门生产厂商与物资供应链管理企业一同参与竞争，不同产品生产厂商重合度较低。中铁物晟科技轨道交通装备物资主要包括机车车辆配件（轴承、车轮等）、造车材（H型钢、乙字钢、槽钢等）和机车整车，是国内重要的机车车辆关键零部件供应商。

4、轨道交通建设物资

工程建设施工的物资需求通常着重考虑生产企业与施工现场的距离因素，因此工程建设材料生产企业的竞争具有区域性。中铁物晟科技依托多个区域公司协同开展轨道交通工程建设物资集成服务业务，业务经营已覆盖全国各区域。在国铁集团管理的甲供物资代理服务市场，中铁物晟科技是国内最大的物资代理服务公司，承担超过70%以上的市场份额，并承担铁路建设甲供物资集中采购的招评标组织及具体实施工作。

此外，在除国铁集团以外的其他市场业务中，中铁物晟科技也凭借长期深耕

铁路市场的整体优势延伸,为客户提供一体化、一站式的轨道交通产品集成供应,逐步扩大自身的市场份额。2018年度和2019年度,中铁物晟科技向国铁集团销售实现的收入占总体营业收入的比重分别为48.58%、46.13%,呈下降趋势,体现了中铁物晟科技稳固国铁系统既有业务优势、积极拓展市场化业务份额的发展方向,公司未来仍存在较大的业务拓展和市场份额提升空间。

(四) 中铁物晟科技具有优质的客户资源

中铁物晟科技在长期服务轨道交通客户的过程中,深谙客户需求,建立了与我国轨道交通行业物资需求相适应的完备高效的供应链管理体系,长期为国铁集团下属各铁路局、地方铁路公司及各类工程建设企业提供高质量的产品和服务,客户群体较为优质,客户关系的稳定性相对较高。中铁物晟科技与上述核心客户保持了长期良好、稳定的合作关系,订单可靠性较高,为未来持续盈利能力提供了一定的保障。

(五) 同行业可比收购案例评估增值率

经查询近期资本市场发生的标的资产属于批发行业的可比交易案例,交易中涉及的标的资产评估情况如下:

单位:万元

| 证券代码 | 上市公司 | 评估基准日 | 标的资产 | 主营业务 | 净资产账面价值 | 评估值 | 增值率 |
|--------|------|------------|--------------|---------|------------|------------|---------|
| 600710 | 苏美达 | 2015.07.31 | 江苏苏美达集团有限公司 | 贸易和服务业务 | 144,766.37 | 443,591.16 | 206.42% |
| 002091 | 江苏国泰 | 2015.05.31 | 江苏国泰华盛实业有限公司 | 进出口贸易业务 | 42,271.95 | 167,019.90 | 295.11% |
| | | | 江苏国泰国华实业有限公司 | | 36,971.95 | 167,217.49 | 352.28% |
| | | | 江苏国泰汉帛贸易有限公司 | | 21,876.56 | 124,451.62 | 468.88% |
| | | | 江苏国泰亿达实业有限公司 | | 30,221.96 | 105,311.08 | 248.46% |
| | | | 江苏国泰力 | | 28,625.22 | 139,221.91 | 386.36% |

| 证券代码 | 上市公司 | 评估基准日 | 标的资产 | 主营业务 | 净资产账面价值 | 评估值 | 增值率 |
|---------------|------|------------|--------------------|---------------|-----------|------------|----------------|
| | | | 天实业有限公司 | | | | |
| | | | 江苏国泰华博进出口有限公司 | | 10,683.14 | 14,100.80 | 31.99% |
| | | | 江苏国泰国际集团上海进出口有限公司 | | 7,289.58 | 21,987.35 | 201.63% |
| 000065 | 北方国际 | 2015.09.30 | 广州北方机电发展有限公司 | 成套设备集成与出口贸易业务 | 2,937.26 | 8,768.27 | 198.52% |
| 600278 | 东方创业 | 2019.05.31 | 东方国际集团上海市对外贸易有限公司 | 进出口贸易业务 | 62,857.06 | 119,491.39 | 90.10% |
| | | | 东方国际集团上海荣恒国际贸易有限公司 | | 11,889.90 | 12,216.75 | 2.75% |
| | | | 上海新联纺进出口有限公司 | | 31,576.28 | 49,120.73 | 55.56% |
| | | | 上海纺织装饰有限公司 | | 11,587.15 | 23,158.33 | 99.86% |
| 平均值 | | | | | | | 202.92% |
| 中值 | | | | | | | 201.63% |
| 中铁物晟科技 | | | | | | | 179.04% |

根据上表，同行业可比收购案例评估增值率平均值、中值分别为 202.92%、201.63%，高于本次中铁物晟科技的评估增值率 179.04%，中铁物晟科技本次评估增值率低于同行业可比收购案例整体水平。

中铁物晟科技深耕轨道交通行业，专注于轨道交通物资供应链管理及轨道运维技术服务、铁路建设等工程物资生产制造及集成服务。中铁物晟科技作为典型的“轻资产”公司，经营所依赖的固定资产和无形资产规模相对较小，而其多年的行业经验积累、客户资源、技术服务实力等是其实现价值的核心载体，以供应

链管理及技术服务为主的经营模式使得其净资产规模相对较小，同时以上各方面的核心优势也使得中铁物晟科技形成了领先的市场地位。因此，“轻资产”运营模式特点以及行业内突出的竞争优势为中铁物晟科技本次评估增值较高的主要原因之一。

综合考虑中铁物晟科技在行业内的技术水平、竞争优势、市场份额、客户资源、同行业可比收购案例评估增值率等情况，中铁物晟科技本次评估增值依据充分，评估增值具有合理性。

（六）补充披露情况

以上内容本公司已在重组报告书“第六章 标的资产评估情况”之“四、中铁物晟科技评估情况”之“（六）评估增值率较高的原因及合理性”中进行补充披露。

三、结合油料集团、轨道集团、铁鹏水泥的历史业绩、在手订单情况等，说明采取收益法评估结果的收入增长率是否合理，并补充说明毛利率、折现率等重要评估参数的取值情况及预测依据

（一）油料集团

1、结合油料集团的历史业绩、在手订单情况等，说明采取收益法评估结果的收入增长率是否合理

油料集团作为中铁物晟科技下属从事油品供应链管理服务的专业化公司，充分利用长期以来的供应组织优势，为铁路运输企业提供高品质的燃油供应链集成服务，保障铁路柴油稳定供应。

油料集团历史期收入及预测收入、增长率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 历史期 | | | 预测期 | | | | |
|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 营业收入 | 1,596,806.51 | 1,783,357.76 | 1,644,794.32 | 1,200,536.39 | 1,630,498.87 | 1,645,908.46 | 1,752,192.16 | 1,726,595.64 |
| 同比 | - | 11.68% | -7.77% | -27.01% | 35.81% | 0.95% | 6.46% | -1.46% |

| 项目 | 历史期 | | | 预测期 | | | | |
|-------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 增长率 | | | | | | | | |
| 复合增长率 | 1.49% | | | 0.98% | | | | |

注：预测期营业收入复合增长率为 2020-2024 年营业收入较 2019 年营业收入的复合增长率，下同。

（1）历史业绩情况

从历史业绩来看，油料集团经营情况较为稳定，历史期内营业收入复合增长率为 1.49%。预测期内油料集团营业收入复合增长率为 0.98%，较历史期未出现大幅波动。其中，考虑到新冠疫情影响，本次评估谨慎预测 2020 年营业收入水平将会出现一定幅度下降，同时考虑到相关市场容量及需求，预测 2021 年营业收入后续将逐步恢复。

（2）客户订单及业务发展情况

油料集团客户主要为国铁集团下属各铁路局、地方铁路公司、工程建设企业及大型工矿企业等终端用油企业。油料集团与下游客户形成了长期稳定的供应关系，根据行业惯例，油料集团在实际经营中签订的主要为年度框架协议，在协议中未对具体产品数量进行约定。客户根据实际需求提前 10-15 天通过配置单等形式在框架协议下进行采购，因此在手订单信息无法完整反映油料集团未来收入预期情况。

因此，油料集团的预测期收入是基于其历史期业绩及未来业务发展趋势作出的。油料集团的业务主要为国铁业务和非国铁的市场化业务。其中，2019 年度国铁业务收入约占比油料集团总收入约 80%，非国铁的市场化业务占比约 20%。对于国铁业务而言，油料集团作为国铁集团柴油的唯一供应商，构建了遍布全国的铁路机车柴油销售网络和完备的油品配送体系，覆盖全国 18 个铁路局 300 多

个固定上油点和 200 多个移动上油点。国铁集团是国内最大的单一柴油机构用户。随着近年来我国推出“公转铁”“水铁联运”等措施稳步提高铁路货运量等多种因素的作用下，未来年度油料集团的国铁油品供应业务预计将整体保持稳定。

非国铁的市场化业务是油料集团未来的重点开拓方向。报告期内，油料集团的非国铁市场化业务规模逐步提升，收入占比逐比提高。未来油料集团将继续发挥龙头作用，加大市场开发力度，挖掘产业链、产品链、价值链各个环节，细分延伸业务品种、业务领域，继续推动工程项目、厂矿物流、加油站等多元化业务发展。综上所述，未来年度预计油料集团非国铁业务收入规模将保持稳步增长。

结合上述中铁油料集团有限公司历史业绩、客户订单及业务发展情况分析，本次评估收益法采用的预测收入、收入增长率是合理的。

2、油料集团毛利率的取值情况及预测依据

油料集团历史期毛利率水平及预测期毛利率数据如下：

| 项目 | 历史期 | | | | 预测期 | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 历史期平均 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 毛利率 | 1.19% | 1.46% | 1.77% | 1.47% | 1.89% | 1.98% | 2.06% | 2.03% | 2.16% |

油料集团的油品物资供应业务具体可分国铁油品物资供应和市场化油品物资供应。历史期内油料集团毛利率水平小幅增长，从 2017 年的 1.19% 增长到 2019 年的 1.77%，主要系毛利率较高的市场化油品业务收入规模占比不断提高，同时油料集团为国铁业务提供的配套服务增加导致国铁油品物资供应业务毛利率有所增加。

根据行业发展水平预测，未来年度油料集团国铁油品物资供应业务收入规模及毛利率将总体保持稳定。与此同时，油料集团未来年度将重点开拓毛利率较高的市场化油品物资供应业务，将会导致未来年度该业务板块收入占比不断提升。综上考虑，未来年度油料集团综合毛利率有所上升具有合理性。

3、油料集团折现率的取值情况及预测依据

油料集团收益法折现率的取值过程如下:

(1) 折现率测算模型

本次评估采用资本资产加权平均成本模型(WACC)确定折现率 r :

$$r = r_d \times w_d + r_e \times w_e \quad (1)$$

式中:

W_d : 评估对象的债务比率;

$$w_d = \frac{D}{(E + D)} \quad (2)$$

W_e : 评估对象的权益比率;

$$w_e = \frac{E}{(E + D)} \quad (3)$$

r_d : 所得税后的付息债务利率;

r_e : 权益资本成本。本次评估按资本资产定价模型(CAPM)确定权益资本成本 r_e ;

$$r_e = r_f + \beta_e \times (r_m - r_f) + \varepsilon \quad (4)$$

式中:

r_f : 无风险报酬率;

r_m : 市场期望报酬率;

ε : 评估对象的特性风险调整系数;

β_e : 评估对象权益资本的预期市场风险系数;

$$\beta_e = \beta_u \times (1 + (1 - t) \times \frac{D}{E}) \quad (5)$$

β_u : 可比公司的预期无杠杆市场风险系数;

$$\beta_u = \frac{\beta_t}{1 + (1 - t) \frac{D_i}{E_i}} \quad (6)$$

β_t : 可比公司股票(资产)的预期市场平均风险系数;

$$\beta_t = 34 \% K + 66 \% \beta_x \quad (7)$$

式中:

K : 未来预期股票市场的平均风险值, 通常假设 $K=1$;

β_x : 可比公司股票(资产)的历史市场平均风险系数;

D_i 、 E_i : 分别为可比公司的付息债务与权益资本。

(2) 无风险收益率 r_f

参照国家近五年发行的中长期国债利率的平均水平, 按照十年期以上国债利率平均水平确定无风险收益率 r_f 的近似, 即 $r_f=3.69\%$ 。

| 序号 | 国债代码 | 国债名称 | 期限(年) | 实际利率 |
|----|--------|---------|-------|--------|
| 1 | 101505 | 国债 1505 | 10 | 0.0367 |
| 2 | 101508 | 国债 1508 | 20 | 0.0413 |
| 3 | 101510 | 国债 1510 | 50 | 0.0403 |
| 4 | 101516 | 国债 1516 | 10 | 0.0354 |
| 5 | 101517 | 国债 1517 | 30 | 0.0398 |
| 6 | 101521 | 国债 1521 | 20 | 0.0377 |
| 7 | 101523 | 国债 1523 | 10 | 0.0301 |
| 8 | 101525 | 国债 1525 | 30 | 0.0377 |
| 9 | 101528 | 国债 1528 | 50 | 0.0393 |
| 10 | 101604 | 国债 1604 | 10 | 0.0287 |
| 11 | 101608 | 国债 1608 | 30 | 0.0355 |
| 12 | 101610 | 国债 1610 | 10 | 0.0292 |
| 13 | 101613 | 国债 1613 | 50 | 0.0373 |
| 14 | 101617 | 国债 1617 | 10 | 0.0276 |
| 15 | 101619 | 国债 1619 | 30 | 0.033 |
| 16 | 101623 | 国债 1623 | 10 | 0.0272 |

| 序号 | 国债代码 | 国债名称 | 期限（年） | 实际利率 |
|----|--------|---------|-------|---------------|
| 17 | 101626 | 国债 1626 | 50 | 0.0351 |
| 18 | 101704 | 国债 1704 | 10 | 0.0343 |
| 19 | 101705 | 国债 1705 | 30 | 0.0381 |
| 20 | 101710 | 国债 1710 | 10 | 0.0355 |
| 21 | 101711 | 国债 1711 | 50 | 0.0412 |
| 22 | 101715 | 国债 1715 | 30 | 0.0409 |
| 23 | 101718 | 国债 1718 | 10 | 0.0362 |
| 24 | 101722 | 国债 1722 | 30 | 0.0433 |
| 25 | 101725 | 国债 1725 | 10 | 0.0386 |
| 26 | 101726 | 国债 1726 | 50 | 0.0442 |
| 27 | 101804 | 国债 1804 | 10 | 0.0389 |
| 28 | 101806 | 国债 1806 | 30 | 0.0426 |
| 29 | 101811 | 国债 1811 | 10 | 0.0372 |
| 30 | 101812 | 国债 1812 | 50 | 0.0417 |
| 31 | 101817 | 国债 1817 | 30 | 0.0401 |
| 32 | 101819 | 国债 1819 | 10 | 0.0357 |
| 33 | 101824 | 国债 1824 | 30 | 0.0412 |
| 34 | 101825 | 国债 1825 | 50 | 0.0386 |
| 35 | 101827 | 国债 1827 | 10 | 0.0328 |
| 36 | 101906 | 国债 1906 | 10 | 0.0332 |
| 37 | 101908 | 国债 1908 | 50 | 0.0404 |
| 38 | 101915 | 国债 1915 | 10 | 0.0315 |
| 39 | 101986 | 国债 1910 | 30 | 0.039 |
| 平均 | | | | 0.0369 |

（3）市场期望报酬率 r_m

一般认为，股票指数的波动能够反映市场整体的波动情况，指数的长期平均收益率可以反映市场期望的平均报酬率。通过对上证综合指数自 1992 年 5 月 21 日全面放开股价、实行自由竞价交易后至 2019 年 12 月 31 日期间的指数平均收益率进行测算，得出市场期望报酬率的近似，即： $r_m=9.90\%$ 。

(4) β_e 值

β_e 值，取沪深两市可比上市公司股票，以 2015 年 1 月至 2019 年 12 月 250 周的市场价格测算估计，得到可比公司股票的历史市场平均风险系数 $\beta_x=1.2391$ ，按式(7)计算得到预期市场平均风险系数 $\beta_t=1.1578$ ，并由式(6)得到预期无财务杠杆风险系数的估计值 $\beta_u=0.9885$ ，最后由式(5)得到权益资本预期风险系数的估计值 $\beta_e=1.3061$ 。

(5) 权益资本成本 r_e

本次评估考虑到在公司的融资条件、资本流动性以及公司的治理结构等方面与可比上市公司的差异性所可能产生的特性个体风险，设公司特性风险调整系数 $\epsilon=0.03$ ；最终由式(4)得到权益资本成本 r_e ，见下表。

(6) 适用税率：按 25% 税率计缴企业所得税。

(7) 由式(2)和式(3)得到债务比率 W_d ；权益比率 W_e 。

(8) 折现率 r ，详见下表。

| 项目 / 年度 | 2020 年 |
|-------------|--------|
| 权益比 | 0.7000 |
| 债务比 | 0.3000 |
| 贷款加权利率 | 0.0435 |
| 国债利率 | 0.0369 |
| 可比公司收益率 | 0.0990 |
| 适用税率 | 0.2500 |
| 历史 β | 1.2391 |
| 调整 β | 1.1578 |
| 无杠杆 β | 0.9885 |
| 权益 β | 1.3061 |
| 特性风险系数 | 0.0300 |
| 权益成本 | 0.1480 |
| 债务成本(税后) | 0.0326 |
| 折现率 | 0.1134 |

（二）轨道集团

1、结合轨道集团的历史业绩、在手订单情况等，说明采取收益法评估结果的收入增长率是否合理

轨道集团主要业务为钢轨供应链管理业务，历史期收入及预测收入、增长率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 历史期 | | | 预测期 | | | | |
|-------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年 |
| 收入 | 925,476.09 | 869,817.45 | 893,992.95 | 738,374.66 | 950,271.13 | 978,779.26 | 1,008,142.64 | 1,028,305.49 |
| 同比增长率 | - | -6.01% | 2.78% | -17.41% | 28.70% | 3.00% | 3.00% | 2.00% |
| 复合增长率 | -1.72% | | | 2.84% | | | | |

从历史业绩来看，轨道集团历史期内营业收入复合增长率为-1.72%，预测期内营业收入复合增长率为 2.84%，其中轨道集团 2018 年收入增长率为负，主要系 2017 年国铁集团投资规模较以前年度出现明显提升，导致当年国铁集团对大维修钢轨的采购量达到历史期峰值，2018 年后该部分业务恢复正常水平。2020 年受疫情影响，轨道集团预测收入有较大幅度下降，下降幅度约为 17%。预测期内轨道集团营业收入复合增长率为 2.8%，整体收入预测水平较为平稳。

截至本回复出具之日，轨道集团在手订单情况如下：

单位：万元

| 在手订单数量 (项) | 合同总金额(不含税) A | 截至基准日日 已确认收入(不 含增值税) B | 预计 2019 年 12 月 31 日后执 行(不含增值税) C=A-B |
|---------------|--------------|------------------------------|---|
| 298 | 1,177,714.47 | 239,654.71 | 938,059.76 |

轨道集团在评估基准日 2019 年 12 月 31 日后的在手订单共计 298 项，主要于 2020 年年内执行，预计基准日后可实现收入 938,059.76 万元，占 2020 年预测收入 738,374.66 万元的比重为 127%。

结合上述轨道集团历史业绩、在手订单情况分析，本次评估收益法采用的预

测收入、收入增长率是合理的。

2、轨道集团毛利率的取值情况及预测依据

轨道集团历史期毛利率水平及预测期毛利率数据如下：

| 项目 | 历史期 | | | | 预测期 | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 历史期平均 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 毛利率 | 4.18% | 3.94% | 3.97% | 4.03% | 4.10% | 4.30% | 4.34% | 4.34% | 4.34% |

轨道集团以钢轨供应链集成服务及运维技术服务为主要业务，相关产品及服务近年来市场需求相对稳定，市场价格波动幅度相对较小，预计未来价格变化幅度较小。总体来说，轨道集团毛利率水平平稳，结合历史平均毛利率水平预计毛利率维持在 4.10%-4.34% 左右。

3、轨道集团折现率的取值情况及预测依据

轨道集团收益法折现率的取值过程如下：

轨道集团折现率模型及无风险收益率 r_f 、市场期望报酬率 r_m 同油料集团。

(1) β_e 值

β_e 值，取沪深两市可比上市公司股票，以 2015 年 1 月至 2019 年 12 月五年的市场价格测算估计，得到可比公司股票的历史市场平均风险系数 $\beta_x = 1.1798$ ，按式(7)计算得到预期市场平均风险系数 $\beta_t = 1.1187$ ，并由式(6)得到预期无财务杠杆风险系数的估计值 $\beta_u = 0.8440$ ，最后由式(5)得到权益资本预期风险系数的估计值 $\beta_e = 0.8440$ 。

(2) 权益资本成本 r_e

本次评估考虑到在公司的融资条件、资本流动性以及公司的治理结构等方面与可比上市公司的差异性所可能产生的特性个体风险，设公司特性风险调整系数 $\epsilon = 0.03$ ；最终由式(4)得到权益资本成本 r_e ，见下表。

(3) 适用税率：按 25% 税率计缴企业所得税。

(4) 由式(2)和式(3)得到债务比率 W_d ；权益比率 W_e 。

(5) 折现率 r ，详见下表。

| 项目 / 年度 | 2020 年 |
|-------------|--------|
| 权益比 | 1.0000 |
| 债务比 | - |
| 贷款加权利率 | - |
| 国债利率 | 0.0369 |
| 可比公司收益率 | 0.0990 |
| 适用税率 | 0.2500 |
| 历史 β | 1.1798 |
| 调整 β | 1.1187 |
| 无杠杆 β | 0.8440 |
| 权益 β | 0.8440 |
| 特性风险系数 | 0.0300 |
| 权益成本 | 0.1193 |
| 债务成本(税后) | - |
| 折现率 | 0.1193 |

(三) 铁鹏水泥

1、结合铁鹏水泥的历史业绩、在手订单情况等，说明采取收益法评估结果的收入增长率是否合理

铁鹏水泥历史期收入及预测收入、增长率情况如下：

单位：万元

| 项目 | 历史期 | | | 预测期 | | | | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 营业收入 | 90,220.38 | 85,019.76 | 92,429.56 | 70,045.18 | 90,182.56 | 92,797.67 | 94,595.57 | 95,515.93 |
| 同比增长率 | -5.76% | 8.72% | -24.22% | 28.75% | 2.90% | 1.94% | 0.97% | -5.76% |
| 复合增长率 | 1.22% | | | 0.66% | | | | |

从历史业绩来看，铁鹏水泥经营情况较为稳定，历史期内营业收入复合增长

率为 1.22%。预测期内铁鹏水泥营业收入复合增长率为 0.76%，较历史期未出现大幅波动。其中，2020 年由于考虑到新冠疫情影响，谨慎预测 2020 年收入水平将会出现一定幅度下降，同时考虑到基建行业的相关政府规划和市场需求，预测 2021 年营业收入后续将逐步恢复。

截至本回复出具之日，铁鹏水泥在手订单情况统计如下：

单位：万元

| 在手订单数量 (项) | 合同总金额 (不含税) A | 截止基准日 日已确认收 入 (不含增 值税) B | 预计 2019 年 12 月 31 日后执 行 (不含增值税) C=A-B |
|---------------|---------------|-----------------------------------|--|
| 166 | 136,183.63 | | 136,183.63 |

铁鹏水泥截至评估基准日 2019 年 12 月 31 日后在手订单共计 166 项，预计基准日后执行的在手订单预估金额约为 136,183.63 万元，上述订单预计主要在 2020 年年内执行完毕。上述在手订单的预估金额占 2020 年全年预测收入的比重约为 194%，在手订单量充足。

结合上述铁鹏水泥历史业绩、在手订单情况分析，本次评估收益法采用的预测收入、收入增长率是合理的。

2、铁鹏水泥毛利率的取值情况及预测依据

铁鹏水泥历史期毛利率水平及预测期毛利率数据如下：

| 项目 | 历史期 | | | | 预测期 | | | | |
|----------|--------|--------|--------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 历史期 平均 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 毛 利 率 | 18.85% | 32.78% | 45.98% | 32.54% | 33.09% | 33.39% | 33.42% | 33.43% | 33.44% |

铁鹏水泥主营业务为水泥、熟料和石灰石等产品生产制造和销售，历史期毛利率水平增长较快，从 2017 年的 18.85% 增长到 2019 年的 45.98%，主要系：受宏观经济政策影响，水泥行业经营环境和状况显著改善，供给侧改革使水泥行业供需关系趋于平衡，水泥价格显著回升；同时环保政策趋严提高了行业准入门槛，

小型水泥厂由于资金有限，环保投入不足，数量明显减少。

本次评估综合考虑上述因素影响，同时考虑到水泥行业存在一定周期性变动趋势，本次评估收益法采用的盈利预测中预测毛利率基本参考历史期平均毛利率水平进行确定。

3、铁鹏水泥折现率的取值情况及预测依据

铁鹏水泥收益法折现率的取值过程如下：

铁鹏水泥折现率模型及无风险收益率 r_f 、市场期望报酬率 r_m 同油料集团。

(1) β_e 值

β_e 值，取沪深两市可比上市公司股票，以 2014 年 1 月至 2019 年 12 月 250 周的市场价格测算估计，得到可比公司股票的历史市场平均风险系数 $\beta_x = 1.1758$ ，按式(7)计算得到预期市场平均风险系数 $\beta_t = 1.1161$ ，并由式(6)得到预期无财务杠杆风险系数的估计值 $\beta_u = 0.9546$ ，最后由式(5)得到权益资本预期风险系数的估计值 $\beta_e = 1.1024$ 可比上市公司情况如下：

(2) 权益资本成本 r_e

本次评估考虑到在公司的融资条件、资本流动性以及公司的治理结构等方面与可比上市公司的差异性所可能产生的特性个体风险，设公司特性风险调整系数 $\epsilon = 0.03$ ；最终由式(4)得到权益资本成本 r_e ，见下表。

(3) 适用税率：按 25% 税率计缴企业所得税。

(4) 由式(2)和式(3)得到债务比率 W_d ；权益比率 W_e 。

(5) 折现率 r ，详见下表。

| 项目 / 年度 | 2020 年 |
|---------|--------|
| 权益比 | 0.8290 |
| 债务比 | 0.1710 |
| 贷款加权利率 | 0.0497 |
| 国债利率 | 0.0369 |
| 可比公司收益率 | 0.0990 |
| 适用税率 | 0.2500 |

| 项目 / 年度 | 2020 年 |
|-------------|--------|
| 历史 β | 1.1758 |
| 调整 β | 1.1161 |
| 无杠杆 β | 0.9546 |
| 权益 β | 1.1024 |
| 特性风险系数 | 0.0300 |
| 权益成本 | 0.1354 |
| 债务成本(税后) | 0.0373 |
| 折现率 | 0.1186 |

四、独立财务顾问和评估师核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

1、本次评估对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，而对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果具有合理原因。

2、结合中铁物晟科技在行业内的技术水平、竞争优势、市场份额、客户资源、同行业可比收购案例评估增值率等情况进行分析，本次评估增值率较高具有合理原因。

3、结合油料集团、轨道集团、铁鹏水泥的历史业绩、在手订单情况等进行分析，油料集团、轨道集团、铁鹏水泥采取收益法评估结果的收入增长率合理，其毛利率、折现率等重要评估参数的取值情况及预测依据具有合理性。

经核查，评估师认为：

上市公司披露了油料集团、轨道集团、铁鹏水泥、工业集团、华东集团资产基础法及收益法评估结果及差异，补充说明了对油料集团、轨道集团、铁鹏水泥选取收益法评估结果，对工业集团、华东集团选取资产基础法评估结果的原因；上市公司结合中铁物晟科技在行业内的技术水平、竞争优势、市场份额、客户资源、同行业可比收购案例评估增值率情况，补充披露了本次评估增值率较高的原因；上市公司结合油料集团、轨道集团、铁鹏水泥的历史业绩、在手订单情况，分析说明了采取收益法评估采用的盈利预测中预测收入增长率的依据及合理性，

补充说明了预测毛利率、折现率的取值情况及预测依据。

上述披露及分析具有合理性。

4. 报告书显示，铁物股份、中国铁物同意对上市公司拟购买资产中采用收益法、假设开发法评估并定价的资产在业绩承诺补偿期内的业绩实现情况作出承诺，收益法类范围公司在 2020 年度、2021 年度及 2022 年度承诺净利润数分别为 4.85 亿元、7.67 亿元和 8.08 亿元，铁物股份及中国铁物承诺铁物置业在本次重组实施完成当年至 2024 年度累计承诺净利润数合计为不低于 2,757.05 万元。若收益法类范围公司在对应业绩承诺补偿期内任一会计年度截至当期期末累积实际净利润数未达到截至当期期末累积承诺净利润数，或者铁物置业在其对应业绩承诺补偿期内累计实际净利润数合计数未达到累计承诺净利润合计数，铁物股份及中国铁物以其在本次重组中获得的一汽夏利股份对一汽夏利进行补偿。

(1) 请你公司结合拟购买资产报告期内盈利情况、行业发展情况、市场份额等情况，说明设置标的公司业绩承诺的具体依据、合理性及可实现性。

(2) 请你公司说明截至目前拟收购标的的经营业绩情况，包括但不限于营业收入、营业成本、期间费用、净利润等指标，并分析 2020 年预测业绩完成进展。

请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、结合拟购买资产报告期内盈利情况、行业发展情况、市场份额等情况，说明设置标的公司业绩承诺的具体依据、合理性及可实现性

(一) 标的公司业绩承诺的具体依据

根据《上市公司重大资产重组管理办法》第三十五条的规定，“采取收益现值法、假设开发法等基于未来收益预期的方法对拟购买资产进行评估或者估值并作为定价参考依据的，上市公司应当在重大资产重组实施完毕后 3 年内的年度报告中单独披露相关资产的实际盈利数与利润预测数的差异情况，并由会计师事务所对此出具专项审核意见；交易对方应当与上市公司就相关资产实际盈利数不足

利润预测数的情况签订明确可行的补偿协议。”

本次业绩承诺系遵循上述证券监管法规要求，对于中铁物晟科技下属采取收益法、假设开发法作为主要评估定价方法的资产全部纳入了业绩承诺范围。其中，收益法类范围公司在 2020 年度、2021 年度及 2022 年度承诺净利润数分别为 4.85 亿元、7.67 亿元和 8.08 亿元，主要资产采用假设开发法评估定价的铁物置业在本次重组实施完成当年至 2024 年度累计承诺净利润数合计为不低于 2,757.05 万元。此外，由于天津公司、物总贸易本次采取资产基础法评估结果作为定价参考依据，因此未纳入本次业绩承诺范围。

1、收益法类范围公司业绩承诺的具体依据

收益法类范围公司是指本次拟购买资产下属各级公司中，采取收益法进行评估并作为定价依据的资产所对应的公司。

收益法类范围公司的业绩承诺金额系参考中联出具的《拟购买资产评估报告》中对应公司收益法预测的净利润，经交易各方协商确定。收益法类范围公司收益法下预测净利润与本次业绩承诺金额的对比情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2020 年度 | 2021 年度 | 2022 年度 |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| 收益法预测净利润合计 | 48,457.52 | 76,668.98 | 80,779.79 |
| 业绩承诺金额 | 48,457.52 | 76,668.98 | 80,779.79 |

注：上表中收益法预测净利润已考虑下属各级非全资公司的持股比例，系按照各级公司本次拟置入上市公司的股权比例计算的预测净利润之和。

如上表所示，本次业绩承诺金额与收益法类范围公司的预测净利润之和保持一致。

2、铁物置业业绩承诺的具体依据

根据中联出具的《拟购买资产评估报告》，铁物置业的主要资产“存货-在产品（开发成本）”采用了静态假设开发法进行评估并作为定价参考依据。

静态假设开发法下，对铁物置业在开发的项目整体净利润进行预测，基于公司销售计划、预售进展等参数确定在整个项目期内的销售收入，同时根据项目结

转的销售面积确定相应的销售成本，扣除相关税费以及预计的期间费用，计算出利润总额，扣除所得税后，最终得出项目整体净利润。

根据中联出具的《拟购买资产评估报告》假设开发法下铁物置业项目整体预测净利润，并结合铁物置业过往年度已实现净利润情况，按照本次拟置入的铁物晟科技持有铁物置业 45% 的股权比例计算，铁物置业 2020 年至 2024 年预测净利润为 2,757.05 万元。

因此，铁物置业本次业绩承诺金额与假设开发法下项目整体预测净利润相匹配。

（二）标的公司业绩承诺的合理性及可实现性

本次业绩承诺资产范围均为中铁物晟科技下属采取收益法、假设开发法作为主要评估定价方法的资产，结合中铁物晟科技报告期内盈利情况、所处行业发展情况、市场份额等情况，对本次业绩承诺的合理性及可实现性分析如下：

1、中铁物晟科技报告期内盈利能力良好且较为稳定

中铁物晟科技主要从事以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务，其主营业务涵盖轨道交通建设运营维护的各个环节和物资单元，围绕油品、钢轨、铁路移动装备物资、工程建设物资等领域，为轨道交通行业及相关市场提供物资供应、生产协调、质量监督、运输组织、招标代理、运营维护等一体化综合服务。

报告期内，中铁物晟科技的盈利情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2020年1-4月 | 2019年度 | 2018年度 |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| 营业收入 | 1,199,755.39 | 4,481,054.77 | 4,086,228.47 |
| 利润总额 | 31,861.15 | 133,033.87 | 108,876.14 |
| 净利润 | 22,782.51 | 99,815.75 | 83,952.10 |
| 归属母公司股东的净利润 | 20,552.41 | 91,448.43 | 74,404.61 |
| 扣除非经常性损益后的归属母公司股东的净利润 | 19,259.29 | 85,447.51 | 68,961.23 |

如上表所示,2018年至2019年,中铁物晟科技盈利情况呈现明显上涨趋势,随着经营能力的不断提升,盈利能力逐步凸显,带动中铁物晟科技净利润大幅提升。2020年1-4月,中铁物晟科技的盈利情况受新冠肺炎疫情影响略有下滑,但整体盈利情况仍处于良好态势。本次评估预测净利润已考虑新冠疫情对预测期净利润的影响。

因此,从中铁物晟科技报告期内的盈利情况来看,标的公司盈利情况处于稳定上升期,参考收益法预测净利润确定的业绩承诺,是基于公司报告期内已实现业绩进行的合理预测,具有合理性和可实现性。

2、所处行业发展态势良好,市场需求持续增长

中铁物晟科技主要从事以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务,其主营业务和产品属于轨道交通物资行业。

(1) 国家战略层面的高度关注、政策的持续推动为轨道交通行业的蓬勃发展奠定了坚实基础

近年来,国家持续加大对交通产业的投资力度,不断推进该行业现代化进程,轨道交通行业得到了快速的发展。《2020年国务院政府工作报告》中进一步强调要“加强新兴基础设施建设”,轨道交通行业中的城际高速铁路、城市轨道交通与5G基建、特高压、新能源汽车充电桩、大数据中心、人工智能和工业互联网共同作为新基建重点支持的七大领域,提到了重要高度。新基建将是撬动我国经济发展的重要杠杆,轨道交通行业纳入新基建范畴,体现出其自始至终都受到国家战略层面的高度关注,政策的持续推动为轨道交通行业的蓬勃发展奠定了坚实基础。

1) 铁路行业

随着铁路基本建设的大规模投入,我国铁路营运里程保持着较快速度的增长。《铁路“十三五”发展规划》指出,到2020年,全国铁路营运里程达到15万公里,其中高速铁路3万公里。根据国家统计局数据,截至2019年底,全国铁路营运里程达到13.9万公里,仅次于美国排名全球第二;其中高速铁路营运里程达到

3.5 万公里，占世界高铁总里程超过 2/3，已提前完成《铁路“十三五”发展规划》目标。《中长期铁路网规划》展望，到 2025 年，铁路网规模达到 17.5 万公里左右，其中高速铁路 3.8 万公里左右，远期铁路网规模将达到 20 万公里左右，其中高速铁路 4.5 万公里左右。由此看来，中长期内高速铁路网、普速铁路网建设将持续推进，铁路运营里程将不断增长。

铁路网规模的稳步提升确保了我国铁路固定资产投资规模长期维持高位。2012-2015 年我国铁路固定资产投资完成额快速增长，2015 年全国铁路固定资产投资完成 8,238 亿元；2015 年开始持续在高位保持稳定，2019 年全国铁路固定资产投资完成 8,029 亿元，实现连续六年全国铁路固定资产投资额超过 8,000 亿元。随着铁路网络的日益完善，我国铁路固定资产投资重点将逐步由新建线路向既有铁路运营维护转化。预计“十四五”期间，铁路固定资产投资仍将维持较高水平。

2) 城市轨道交通行业

根据中国城市轨道交通协会统计，截至 2019 年末，我国内地共计 40 个城市开通城市轨道交通并投入运营，运营线路长度达 6,736.2 公里，其中地铁 5,180.6 公里，占比达 76.9%。除此以外，截至 2019 年末，共有 65 个城市的轨道交通网规划获批，在实施的建设规划线路总长达 7,339.4 公里，未来将存在较大规模的市场需求。据中国城市轨道交通协会发布的数据显示，2019 年我国完成城市轨道交通建设投资 5,958.9 亿元，自 2012 年来年均复合增长率为 17.61%。随着我国城市化率的持续提升，城市居民对出行便利性与绿色环保等需求不断增加，城市轨道交通投资将继续保持较高增速。

(2) 轨道交通物资行业呈现稳定增长态势，市场空间仍较为广阔

轨道交通物资的专业化供应与服务是轨道交通行业中不可或缺的组成部分，是我国轨道交通建设与运维的重要保障力量。轨道交通物资主要包括油品、钢轨、轨道交通装备物资及轨道交通建设物资等。

1) 油品

轨道交通油品主要包括我国铁路运营专用柴油和润滑油（脂）等，其中铁路运营专用柴油是用作内燃机车动力燃料的高品质柴油。内燃机车的保有量和非电

气化铁路营运里程是决定铁路柴油需求的主要因素。根据国务院发布的《中长期铁路网规划》，到 2025 年全国铁路营业里程将达到 17.5 万公里左右。虽然受到近年来铁路电气化改造影响，内燃牵引机车占比有所下降，但基于机动灵活、维护成本低等优势，内燃机车仍将有较高的市场需求，铁路成品油用量仍将维持稳定。“十三五”规划末期，我国铁路电气化率将达到 77%，若 2025 年这一比例达到 80% 左右，则内燃机车的营业里程预计仍达 3.5 万公里，每年铁路柴油需求量将保持在 200 万吨左右。随着铁路运营里程的持续增加，“公转铁”、多式联运等结构性调整进一步增加铁路货运量，铁路成品油用量预计将保持稳定。

2) 钢轨

轨道交通钢轨主要包括轨道交通基本建设用钢轨和大维修用钢轨，分别用于新建项目铺设轨道与已有线路维修替换。《交通强国建设纲要》要求建设城市群一体化交通网，推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通融合发展，国家政策的先后出台为轨道交通建设提供了良好的政策环境。与此同时，一方面高速铁路营业里程在铁路总里程中占比仍有上升空间，另一方面我国城市轨道交通的建设起步相对较晚，因此未来预计我国仍存在较高的轨道交通基建需求。另外，随着我国轨道交通营业里程的增加，轨道交通网络的日益完善，未来轨道交通设备的维修与更新改造将成为轨道交通投资的重要领域，维修用钢轨的市场规模将保持稳定增长。

3) 轨道交通装备物资

轨道交通装备物资主要是指轨道交通机车车辆制造、运营、维护所需要的物资，包括机车车辆配件、造车材、动车配件、运维用大型机械设备配件等。“十三五”期间，我国铁路固定资产投资保持 8,000 亿以上高位运行，预计“十四五”期间仍将持续大规模投资。轨道交通机车车辆购置是我国铁路固定资产投资的重要组成部分。《2018-2020 年货运增量行动方案》也明确指出，为了满足货运增量运输需要，3 年内国铁集团将新购置一批大功率机车和货车。未来轨道交通机车车辆新造市场需求将快速增长，并且随着铁路网络的日益完善，机车、客车、货车和动车组等轨道交通装备存量的快速增长的提升，大量轨道交通装备将逐渐进入维修期，叠加技术更新换代等因素的持续影响，预计未来轨道交通装备维修

保养需求将得到凸显，轨道交通装备市场规模将持续提升。

4) 轨道交通建设物资

轨道交通建设物资主要包括轨道交通工程建设所需物资，如钢材、水泥、扣配件、轨枕、四电物资、杆柱、桥梁支座、电缆等，是关系轨道交通工程质量的重要因素。通常情况下，轨道交通建设物资成本占轨道交通基本建设投资的 20% 左右。近年来，我国铁路固定资产投资完成额维持在 8,000 亿元以上高位，城市轨道交通建设投资额也不断增长，2018 年已超过 5,000 亿元，带动轨道交通建设物资需求的持续增长。扣配件等建设物资对轨道的精度和平顺有着关键作用，对此类物资的状态监测与维修更换是轨道交通安全运营的重要保障，因此未来轨道交通物资的维修更换、更新改造需求也将持续增长，市场空间广阔。

综上所述，中铁物晟科技所处的轨道交通物资行业受国家战略、政策红利及轨道交通基础设施建设规划等因素的推动，处于稳定增长的发展阶段，短期内不会发生重大不利变化。受益于所处行业的稳定发展和广阔市场空间，中铁物晟科技未来年度的盈利情况将得到有效保障，业绩承诺具备可实现性。

3、中铁物晟科技领先的行业地位和市场份额为其持续盈利能力提供保障

凭借对轨道交通市场的深刻理解和多年深耕，中铁物晟科技已发展成为我国重要的轨道交通物资供应链管理和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务综合提供商，在铁路用油供应、大维修钢轨和基建用钢轨供应、铁路线路产品质量监督、铁路物资招标代理等领域具有领先的行业地位和市场份额。

(1) 油品

国铁集团管理的铁路行车用柴油目前全部由标的公司供应，此外，标的公司的 CROSS 系统优化铁路燃油供应链的运作组织和燃料整备作业管理，已成为铁路燃油领域运用最广的综合性信息服务平台，覆盖铁路燃油供应、管理、作业人员群体 95% 以上，通过智能终端管理全路消耗总量已达 75% 以上。在国铁集团管理铁路的油品供应链管理方面，标的公司是唯一的市场参与者。

在国铁集团合资铁路、地方铁路、厂矿专业线行车用油等方面，客户基于自身合作经验及物资需求特点、质量成本考虑等，自主选择通过物资供应链管理企

业进行采购或直接向上游物资生产商进行采购，标的公司在竞争中凭借质量管理和集成服务优势，以及长期服务国铁集团的经验及口碑，逐步扩大收入规模 and 市场份额。

（2）钢轨

我国铁路大维修用钢轨的供应链管理服务目前全部由标的公司提供。在钢轨全生命周期供应链管理的关键节点中，标的公司是目前国内唯一具备全方位提供钢轨、焊轨、高速铁路道岔及岔枕质量监督服务能力的专业检测技术服务机构，同时，其与包钢合资成立的包钢中铁轨道有限责任公司是铁路系统内唯一一家设置于钢厂内的市场化轨道焊接厂。在基建用钢轨市场，我国基建用钢轨长期以来受国铁集团的委托，由标的公司及中铁物资集团有限公司进行供应。2018 年、2019 年和 2020 年 1-4 月，标的公司基建用钢轨供应的市场份额分别为 52.52%、65.55% 和 72.73%。

（3）轨道交通装备物资

轨道交通装备物资种类繁多，各产品均有专门生产厂商与物资供应链管理企业一同参与竞争，不同产品生产厂商重合度较低。标的公司轨道交通装备物资主要包括机车车辆配件（轴承、车轮等）、造车材（H 型钢、乙字钢、槽钢等）和机车整车，是国内重要的机车车辆关键零部件供应商。

（4）轨道交通建设物资

工程建设施工的物资需求通常着重考虑生产企业与施工现场的距离因素，因此工程建设材料生产企业的竞争具有区域性。标的公司依托多个区域公司协同开展轨道交通工程建设物资集成服务业务，业务经营已覆盖全国各区域。

在国铁集团管理的甲供物资代理服务市场，标的公司是国内最大的物资代理服务公司，承担超过 70% 以上的市场份额，并承担铁路建设甲供物资集中采购的招评标组织及具体实施工作。

此外，在除国铁集团以外的其他市场业务中，标的公司也凭借长期深耕铁路市场的整体优势延伸，为客户提供一体化、一站式的轨道交通产品集成供应，逐步扩大自身的市场份额。2018 年度和 2019 年度，中铁物晟科技向国铁集团销售

实现的收入占总体营业收入的比重分别为 48.58%、46.13%，呈下降趋势，体现了标的公司稳固国铁系统既有业务优势、积极拓展市场化业务份额的发展方向，公司未来仍存在较大的业务拓展和市场份额提升空间。

综上所述，中铁物晟科技下属采取收益法、假设开发法作为主要评估定价方法的资产，本次业绩承诺金额均系参考收益法、假设开发法的评估预测净利润，并由交易各方协商确定，综合考虑中铁物晟科技报告期内良好的盈利情况、其所处行业稳定增长的发展态势以及中铁物晟科技领先的行业地位和市场份额，本次业绩承诺具有合理性和可实现性。

二、说明截至目前拟收购标的的经营业绩情况，包括但不限于营业收入、营业成本、期间费用、净利润等指标，并分析2020年预测业绩完成进展

本次交易中涉及业绩承诺的标的为中铁物晟科技。2020年1-5月，中铁物晟科技的经营业绩情况如下：

单位：万元

| 项目 | 中铁物晟科技 |
|-------------|-----------|
| 营业收入 | 1,590,382 |
| 营业成本 | 1,499,842 |
| 销售费用 | 18,654 |
| 管理费用 | 20,304 |
| 研发费用 | 311 |
| 财务费用 | 3,561 |
| 净利润 | 34,009 |
| 归属母公司股东的净利润 | 30,813 |

注：上表数据未经审计。

根据中联出具的《拟购买资产评估报告》，中铁物晟科技按照下属各级公司收益法预测净利润合并计算的2020年度归属于母公司股东的净利润为52,763.83万元（包含以收益法、假设开发法进行评估定价的业绩承诺范围内公司预测净利润，以及以资产基础法评估定价的、未进行业绩承诺的公司预测净利润），按照中铁物晟科技2020年1-5月未经审计的归母净利润30,813万元计算，已完成本

年度预测归母净利润的 58.40%；

2018 年至 2019 年，中铁物晟科技 1-5 月实现净利润占全年的比重情况如下：

| 项目 | 2018 年度 | 2019 年度 | 均值 |
|------------------|---------|---------|-----|
| 1-5 月归母净利润占全年的比重 | 37% | 39% | 38% |

如上表所示，中铁物晟科技 2020 年 1-5 月已实现归母净利润占当年预测归母净利润的比重，高于报告期内各年度 1-5 月归母净利润占全年比重的均值，截至目前业绩完成情况较好。

因此，基于上述情况，中铁物晟科技 2020 年预测业绩具有可实现性。

三、独立财务顾问和会计师核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

1、本次业绩承诺资产范围均为中铁物晟科技下属采取收益法、假设开发法作为主要评估定价方法的资产，业绩承诺金额均系参考收益法、假设开发法的评估预测净利润、并由交易各方协商确定，综合考虑中铁物晟科技报告期内良好的盈利情况、其所处行业稳定增长的发展态势以及中铁物晟科技领先的行业地位和市场份额，本次业绩承诺具有合理性和可实现性。

2、本次拟购买资产截至目前的经营业绩占 2020 年预测业绩的比重与历史期间较为匹配，2020 年预测业绩具有可实现性。

经核查，立信会计师认为：

1、我们审计了中铁物晟科技 2018 年至 2020 年 4 月 30 日模拟财务报表，报告期内中铁物晟科技下属采取收益法作为主要评估定价方法的部分盈利情况良好，根据其各年度盈利增长情况以及所处行业的行业地位以及市场份额综合判断，本次业绩承诺具有合理性和可实现性。

2、拟购买资产提供的 2020 年 1 至 5 月（未经审计）的净利润金额为 3.40 亿元，归属于母公司股东的净利润为 3.08 亿元，占 2020 年度预测归属于母公司股东净利润金额的 58.40%，综合拟购买资产以往年度经营情况以及所处行业地

位综合判断，2020年预测业绩具有可实现性。

5. 报告书显示，中国铁路物资天津有限公司（以下简称“天津公司”）2020年1-4月营业收入4.61亿元，营业成本4.37亿元，净利润亏损688.41万元。

（1）请你公司结合天津公司2018年、2019年业绩情况，说明2020年1-4月净利润波动的具体原因及净利润与营业收入、营业成本变化的匹配性。

（2）请你公司结合天津公司主营业务、行业格局、市场竞争情况说明天津公司的竞争优势及盈利能力稳定性。

回复：

一、结合天津公司2018年、2019年业绩情况，说明2020年1-4月净利润波动的具体原因及净利润与营业收入、营业成本变化的匹配性

报告期内，天津公司营业收入、营业成本及净利润具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2020年1-4月 | | 2019年度 | | 2018年度 |
|------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| | 金额 | 变动 | 金额 | 变动 | 金额 |
| 营业收入 | 46,104.16 | - | 215,404.91 | 10.25% | 195,380.91 |
| 营业成本 | 43,675.61 | - | 205,441.82 | 10.79% | 185,436.31 |
| 净利润 | -688.41 | - | 10,728.65 | 198.70% | 3,591.77 |
| 毛利率 | 5.27% | 上升0.64个百分点 | 4.63% | 下降0.46个百分点 | 5.09% |
| 净利润率 | -1.49% | 下降6.47个百分点 | 4.98% | 上升3.14个百分点 | 1.84% |

注：2020年1-4月毛利率及净利润率变动均为较2019年度毛利率及净利润率的变动情况

天津公司2018年、2019年经营规模不断扩张，其营业收入及营业成本同步增长。2018年度、2019年度，天津公司分别实现净利润3,591.77万元、10,728.65万元，2019年度净利润较2018年出现大幅上升，主要系投资性房地产评估增值导致的公允价值变动等非经常性因素影响所致。2020年1-4月，天津公司的业绩

较历史期有所下降，主要系天津公司所处的轨道交通物资供应行业下游主要为轨道交通建设行业，受疫情影响各地轨道交通建设施工项目出现较大范围的停工，工程进度延后，对轨道交通物资供应的需求相应放缓和延后所致。

2020年1-4月天津公司毛利率为5.27%，与2018年、2019年相比保持相对稳定状态，营业收入与营业成本的变动具有匹配性；2020年1-4月天津公司净利润率为-1.49%，较报告期有所下降，主要系：1)天津公司期间费用中职工薪酬、折旧摊销、物业维护费、办公费用等固定支出的金额和占比较大，短期内随业绩情况进行调整的空间较小，导致在营业收入下滑的情况下净利润下滑幅度更高；2)受疫情影响，2020年1-4月大量轨道交通建设施工项目处于非正常推进状态，下游客户回款周期有所延长，致使天津公司应收账款余额及账龄在1年以上的占比增加，坏账准备相应增加，2020年1-4月计提的应收账款坏账准备金额随之上升。

因此，上述因素直接导致天津公司于2020年1-4月的净利润率波动幅度大于营业收入、营业成本。

二、结合天津公司主营业务、行业格局、市场竞争情况说明天津公司的竞争优势及盈利能力稳定性

(一) 天津公司主营业务、行业格局、市场竞争情况

报告期内，天津公司主要从事钢材、水泥等轨道交通工程建设物资供应业务。

轨道交通工程建设施工的物资需求通常着重考虑生产企业与施工现场的距离因素，因此行业呈现区域性的分散格局。除轨道交通专业产品的生产商和部分钢铁、水泥生产企业之外，轨道交通工程建设物资市场的主要参与者为具有一定铁路背景的大型国有物资企业（如中国铁物、中铁物贸集团有限公司、中铁物资集团有限公司等），各铁路局下属物资企业（如上海铁路建设物资有限公司等），以及在区域市场具有一定优势的地方商贸企业。天津公司作为中国铁物的子公司，自成立以来共享中国铁物的渠道、资源和品牌优势，作为中国铁物的重要区域公司之一围绕重点地区开展业务，已成为区域轨道交通工程建设物资供应市场的重要参与者。

（二）竞争优势

天津公司成立于 1987 年，在轨道交通工程建设施工领域深耕数十年，充分依托中国铁物品牌、信誉、资源等方面整体优势，在过往经营中业已积累下了良好的行业信誉，与上下游有深厚的合作历史和丰富经验，并围绕重点区域，依托国家层面的区域开发战略，参与或承担了一批重大或重要的轨道交通建设工程项目的物资供应，在轨道交通工程建设施工领域积累了一定的市场竞争优势。

在与上下游的合作方面，天津公司与中国铁道建筑集团有限公司、中国铁路工程集团有限公司、中国交通建设集团有限公司等我国主要轨道交通等基础设施建设主体均保持良好的物资供应合作关系，积累下了重要的客户资源。在合作过程中也不断巩固加深对上游钢厂的质量控制和大宗采购价格优势。在重大项目方面，近几年天津公司借助国家西部大开发、粤港澳大湾区建设、雄安新区建设等政策机遇，在华北、西北、西南、华南等区域进行重点深耕，参与了包括赣深高速铁路、太焦铁路、蒙华铁路、京滨铁路等重大干线铁路和一批重要省级、城际铁路建设项目的钢材、水泥供应，同时随着城市轨道交通建设的逐步普及，公司近年来也积极参与城轨项目的投标，中标项目包括成都地铁 18 号线、东莞地铁、福州地铁等。

（三）盈利能力稳定性

2018 年度和 2019 年度，天津公司通过深耕重点区域，加大市场化投标力度，巩固钢材供应主业、拓展水泥供应业务等方式，营业收入实现增长，同时毛利率基本稳定，主业盈利能力良好。此外，天津公司 2020 年 1-4 月营业收入及净利润的下降主要系受到疫情影响，但疫情仅使得轨道交通工程建设施工进度延后，并未造成项目取消，天津公司在手订单稳定。随着全国范围内复工复产工作的有序推进，天津公司下游轨道交通建设行业已基本处于正常推进状态，预计天津公司盈利能力将逐步实现恢复正常。

长期来看，我国政府出台的一系列重要规划和指南均对我国轨道交通运输网的建设和运营提出了更高目标，铁路行业固定资产投资规模将持续维持高位稳定，同时中短途城际铁路也将是未来投资重点，城市轨道交通亦将迎来大发展阶段。轨道交通行业具有广阔的前景，存量、增量建设项目充足，对上游钢材等物资具

有持续需求，保障公司长期盈利能力的稳定。

6. 报告书显示，中铁物晟科技及下属子公司因环境保护、安全生产违规，受到 5 项行政处罚。

(1) 请你公司说明拟购买资产在生产经营中涉及环境污染的具体环节、主要污染物名称及排放量、主要处理设施及处理能力。

(2) 请你公司说明报告期内拟购买资产因环境保护和安全生产问题受到行政处罚的具体整改措施，并核查拟收购标的是否存在其他环境保护和安全生产相关行政处罚。

(3) 请你公司说明近年来安全生产、环保监管政策趋严对拟购买资产生产经营和盈利能力的影响，并充分提示风险。

回复：

一、说明拟购买资产在生产经营中涉及环境污染的具体环节、主要污染物名称及排放量、主要处理设施及处理能力

本次拟购买资产中，天津公司和物总贸易主要从事轨道交通物资供应业务，日常业务经营过程中不涉及污染物排放；中铁物晟科技下属公司主要系在水泥及熟料、混凝土轨枕、防腐枕木、商品混凝土及油脂的生产以及钢轨焊接加工服务等过程中涉及污染物排放。

报告期内，中铁物晟科技及其下属公司生产经营中涉及环境污染的主要环节、主要污染物名称及排放量、主要处理设施及处理能力如下：

| 污染物种类 | 主要涉及的生产环节 | 主要污染物名称 | 排放量 | 主要处理设施 | 处理能力 |
|-------|-----------|---------|---|------------------------|--|
| 废气 | 水泥熟料生产 | 颗粒物 | 2018：119.66 t 2019：82.79t 2020 年 1-4 月：16.23 t | 脱硫脱硝系统、布袋除尘器、电除尘器、喷洒降尘 | 除尘处理能力 750000 m ³ /h、 500000 m ³ /h、 426492 m ³ /h |
| | | 二氧化硫 | 2018：364.21t 2019：272.52 t 2020 年 1-4 月：68.35 t | | |
| | | 氮氧化物 | 2018：1741.98t 2019：1709.27 t | | |

| 污染物种类 | 主要涉及的生产环节 | 主要污染物名称 | 排放量 | 主要处理设施 | 处理能力 |
|---|-----------------|--------------------|--|---------------|--------------------------|
| | | | 2020年1-4月: 309 t | | |
| | 水泥粉磨 | 颗粒物 | 2018: 15.23 t 2019: 12.57 t 2020年1-4月: 3.51 t | 布袋除尘器 | 276000m ³ /h |
| | 轨枕蒸汽养护 | 颗粒物、二氧化硫、氮氧化物 | 2018: 0.098t 2019: 0.096t 2020年1-4月: 0.096 t | 燃气锅炉燃烧器改造 | 经处理后废气可达相应排放标准 |
| 2018: 0.069t 2019: 0.044t 2020年1-4月: 0.073t | | | 水膜除尘器 | | |
| 2018: -- 2019: 0.096t 2020年1-4月: 0.096t | | | 15M 高排气筒 | | |
| 2018: 1.71 t 2019: 1.69t 2020年1-4月: -- | | 燃用天然气 | 经处理后废气可达相应排放标准 | | |
| | 轨枕生产配料搅拌 | 颗粒物 | 2018: 0.16t 2019: 0.32 t 2020年1-4月: 0.28t | 布袋除尘器 | 经处理后废气可达相应排放标准 |
| | 木材防腐浸注蒸压 | 二氧化硫、氮氧化物、颗粒物 | 2018: 2.986t 2019: 2.89t 2020年1-4月: 0.947 t | 布袋除尘器 | 10000m ³ /h |
| | 润滑油高温搅拌(锅炉燃烧) | 炭黑尘、二氧化硫、氮氧化物 | 2018: 2.27t 2019: 2.23t 2020年1-4月: 0.84t | 除尘脱硫设备 | 经处理后废气可达相应排放标准 |
| | 焊接 | 颗粒物 | 2018: 0.078t 2019: 0.075t 2020年1-4月: 0.074t | 焊接烟尘净化器 | 2281m ³ /h |
| | 铸造 | 颗粒物 | 2018: 12.3 t 2019: 12.56 t 2020年1-4月: 3.92 t | 布袋除尘器 | 150000 m ³ /h |
| | 除锈、打磨、焊接 | 颗粒物 | 2018: 1.652t 2019: 1.652 t 2020年1-4月: 1.652t | 布袋除尘器 | 收集效率 98% |
| | 商品混凝土原料输送、搅拌等环节 | 颗粒物 | 定期检测, 无需安装实时监测数据 | 布袋除尘器、喷淋及洒水降尘 | 经处理后废气可达相应排放标准 |
| 废水 | 锅炉废水排放 | PH 值、悬浮物、化学需氧量、石油类 | PH 值浓度为 7.16mg/m ³ 其他: 2018: 230.58t 2019: 229.69t | 污水处理设备(沉淀法) | 经处理后废水可达相应排放标准 |

| 污染物种类 | 主要涉及的生产环节 | 主要污染物名称 | 排放量 | 主要处理设施 | 处理能力 |
|-------|-----------|---------------------------------|---|----------|------|
| | | | 2020年1-4月：45.99t | | |
| | 生活污水排放 | 氮氧化物、悬浮物、化学需氧量、pH值、动植物油、五日生化需氧量 | PH值浓度为6.77-6.95mg/m ³ 其他 2018：0.14t 2019：0.15t 2020年1-4月：0.05t | 污水生化处理装置 | 3t/d |

二、说明报告期内拟购买资产因环境保护和安全生产问题受到行政处罚的具体整改措施，并核查拟收购标的是否存在其他环境保护和安全生产相关行政处罚

报告期内，拟购买资产因环境保护和安全生产问题受到的行政处罚共计 5 项，具体情况如下：

| 号 | 处罚日期 | 处罚文书号 | 被处罚主体 | 处罚机构 | 处罚原因 | 罚款金额(元) | 整改措施 |
|---|-----------|--------------|--------------|----------|---|---------|---|
| 1 | 2018.1.31 | 含环罚[2018]17号 | 安徽铁鹏海豹水泥有限公司 | 含山县环境保护局 | 因公司水泥窑窑尾排放废气中的烟尘排放浓度超过国家规定的标准限值 | 300,000 | 1、组织人员对窑尾袋除尘器设备进行认真细致的检查，并对部分提升阀进行了更换并重新包扎；2、对窑尾袋除尘器的运行参数安排专门班组和专人负责进行跟踪确保运行效果；3、委托第三方监测机构在窑尾袋除尘检查处理、更换备件后，对窑尾烟尘排放浓度进行了监测，监测结果显示窑尾烟尘排放浓度在国家标准的范围内；4、进一步加强环保除尘设备管理，确保除尘设备稳定达标运行。 |
| 2 | 2018.5.10 | 含环罚[2018]48号 | 安徽恒达铁路器材有限公司 | 含山县环境保护局 | 1、覆膜砂制芯工序未安装挥发性有机废气收集处理设施； 2、熔炼工序中频电炉未安装废气收集处理设施 | 100,000 | 1、补充安装挥发性有机废气收集处理设施、废气收集处理设施；2、聘请第三方检测机构进行环境影响后评价，各项污染物均能实现达标排放，该环境影响后评价报告取得含山县生态环境分局专家组认可。 |

| 号 | 处罚日期 | 处罚文书号 | 被处罚主体 | 处罚机构 | 处罚原因 | 罚款金额(元) | 整改措施 |
|---|-----------|------------------|---------------------|--------------|-----------------------------------|---------|---|
| 3 | 2018.12.6 | 寿环罚[2018]118号 | 安徽阳光半岛混凝土有限公司 | 寿县环境保护局 | 露天混凝土生产线未依法办理环境影响评价手续 | 52,500 | 已拆除该条混凝土生产线,后续生产线进行规范,依法办理环境影响评价手续。 |
| 4 | 2019.6.28 | (草坪)安监罚[2019]28号 | 中铁物资太原轨枕有限公司 | 太原市尖草坪区应急管理局 | 轨枕车间发生一起高处坠落事故,造成1人死亡,直接经济损失110万元 | 250,000 | 1、扎实开展安全隐患排查治理;2、认真组织安全管理体系的检查与完善;3、建立并打造安全长效机制;4、组织安全设施、设备的整治与完善;5、加强完善生产现场的检查与治理;6、加强对特种设备的排查与治理。 |
| 5 | 2019.1.31 | 鹰环行罚[2019]6号 | 中铁物资鹰潭木材防腐有限公司贵溪分公司 | 鹰潭市生态环境局 | 危险废物露天堆放 | 40,000 | 根据危废贮存库有关建设要求,与第三方合作搭建危废贮存库,在危废贮存室张贴标识及管理制度,相关包装按要求进行了张贴标识,并建立危废台账,对环保管理制度进行了汇编,组织员工学习,同时开展危险废物应急演练 |

经核查,拟购买资产均已经足额缴纳了相应罚款,上述各处罚机构均已出具证明,证明上述处罚不构成重大行政处罚,被处罚主体均已缴纳罚款、并已及时采取有效措施予以整改。

根据拟购买资产提供的报告期内营业外支出明细及其确认、相关主管部门出具的证明、对相关主管部门官方网站、信用中国网、国家企业信用信息公示系统、企查查、天眼查的查询及在百度搜索引擎的检索,除上述处罚外,报告期内拟购买资产不存在其他环境保护和安全生产相关行政处罚。

三、说明近年来安全生产、环保监管政策趋严对拟购买资产生产经营和盈利能力的影响，并充分提示风险

（一）近年来安全生产、环保监管政策趋严对拟购买资产生产经营和盈利能力的影响

拟购买资产中涉及生产制造业务的主要为水泥、轨枕等工程建设物资的生产，属于国家环保要求较高的行业，在生产过程中会产生废水、废气等污染物。虽然拟购买资产已经制定并执行了一系列环境保护方面的管理制度，形成了健全的环境保护制度体系，采取了严格控制生产工艺过程中产生污染的措施，建立起了一套中央环境保护管理和控制系统，根据生产工艺和污染排放的特点，安装或设置了污染控制和处理设备，各项环保设施正常运行，已形成较完备的污染防治体系，“三废”排放达到国家规定标准。但随着近年来国家多项环保政策的严密落实，拟购买资产存在未来因环保投入持续增加而增加生产成本的情况，进而影响到拟购买资产的生产经营和盈利能力，也存在未来因环保措施未达到监管要求而受到监管部门罚款、整改、关闭部分生产设备等处罚的风险，对拟购买资产正常的生产经营活动产生不利影响。截至本回复出具之日，环保方面的政策变化未对标的公司生产经营和盈利能力产生重大不利影响，拟购买资产将积极按照相关环保主管部门要求，切实履行社会责任，持续完善环境保护制度和措施，保证生产及运营符合环保要求。

拟购买资产主要从事以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务，其作为轨道交通物资生产企业，尽管拟购买资产十分重视安全生产工作，不断加大安全生产的投入，亦制定并严格执行了相关安全生产管理制度，加强了安全生产的管理和员工培训并配备了相关的安全生产措施，但其生产流程特点决定了拟购买资产存在一定安全生产风险，可能带来人员的伤亡及相关物资的耗损，亦不能排除出现管理不善、操作不当、设备故障以及不可抗力等原因而造成意外安全事故的可能性。一旦发生安全方面的事故，拟购买资产正常的生产经营活动将受到不利影响。此外，近年来国家安全生产政策趋严，拟购买资产存在因安全生产投入持续增加而增加生产成本的情况，进而影响到拟购买资产的盈利能力。截至本回复出具之日，安全方面的政策变化未对拟购买资产业务经营和盈利能力产生重大不利影响，拟购买

资产将积极按照相关安全主管部门要求，持续完善安全生产管理制度和措施，保证生产及运营符合安全管理要求。

短期内，安全生产及环保要求将给拟购买资产带来一定的成本压力。但长期来看，安全生产及环保的严格监管，限制了低水平的重复建设，提高了产业集中度，促进产业升级，有利于提升拟购买资产的盈利能力。

（二）补充披露情况

本公司已在重组报告书“重大风险提示”之“二、与标的资产相关的风险”之“（二）拟购买资产的相关风险”中补充披露了“6、安全生产、环保监管政策趋严对拟购买资产生产经营和盈利能力产生影响的”如下：

“尽管拟购买资产制定并严格执行了相关安全生产管理制度，加强了安全生产的管理和培训并配备了相关的安全生产措施，但其生产流程特点决定了拟购买资产存在一定安全生产风险，不能排除因管理不善、操作不当、设备故障以及不可抗力等原因而造成安全事故的可能性，一旦发生安全方面的事故，拟购买资产正常的生产经营活动将受到不利影响。拟购买资产中涉及生产制造业务的主要为水泥、轨枕等工程建设物资的生产，属于国家环保要求较高的行业，在生产过程中会产生废水、废气等污染物，虽然拟购买资产形成较完备的污染防治体系，但由于近年来国家安全生产、环保监管政策趋严，不排除拟购买资产在今后的生产经营过程中因偶发性的安全生产或环保措施未达到监管要求对生产经营和盈利能力产生不利影响的风险。”

7. 报告书显示，截至 2020 年 4 月 30 日，你公司本部存在部分因历史原因形成的欠缴税费，存在可能被要求补缴或处罚的风险。此外，你公司母公司留抵进项税因无法变更纳税主体而保留，根据公司 2019 年度审计报告，截至评估基准日，你公司母公司留抵进项税经审计金额为 5.12 亿元。

（1）请你公司说明欠缴税款的形成原因、具体金额及对本次交易的影响。

（2）请你公司说明待抵扣进项税相关的会计处理方法，是否符合相关企业会计准则的规定，并核查待抵扣进项税金额的准确性。

回复：

一、说明欠缴税款的形成原因、具体金额及对本次交易的影响

（一）欠缴税费的形成原因及具体金额

一汽夏利母公司历史欠缴税费 57,331,987.71 元，其中教育费附加 44,872,073.49 元，防洪费 12,459,914.22 元。一汽夏利母公司的欠缴税费形成较早，系 2002 年一汽夏利重组前形成的教育费附加、防洪费等流转税附税。2002 年一汽夏利重组的情况如下：

2002 年 9 月，财政部以财企[2002]363 号《关于天津汽车夏利股份有限公司部分国有股转让有关问题的批复》对天津汽车夏利股份有限公司（一汽夏利曾用名，简称“天津汽车”）部分国有股转让事宜进行了批复，决定同意天津汽车届时的控股股东天津汽车工业（集团）有限公司（以下简称“天汽集团”）将其所持有的天津汽车 135,537.40 万股国有法人股中的 81,322.44 万股以 14.22 亿元的总对价转让给中国一汽，此次国有股转让完成后，中国一汽持有天津汽车 81,322.44 万股，占总股本的 50.98%，成为天津汽车的控股股东。

2002 年重组完成后，天津汽车更名为一汽夏利。天汽集团以取得的股权转让款、所持有的股权资产等逐步偿还子公司天津汽车工业销售有限公司对一汽夏利的欠款，缓解了上市公司的资金压力并显著改善了一汽夏利的整体经营情况，因此，自 2002 年重组完成之后，一汽夏利未新增欠缴税费的情况。

（二）欠缴税费预计不会对本次交易构成重大不利影响

根据国家税务总局《关于未申报税款追缴期限问题的批复》（国税函[2009]326 号），税收征管法第五十二条规定：对偷税、抗税、骗税的，税务机关可以无限期追征其未缴或者少缴的税款、滞纳金或者所骗取的税款。税收征管法第六十四条第二款规定的纳税人不进行纳税申报造成不缴或少缴应纳税款的情形不属于偷税、抗税、骗税，其追征期按照税收征管法第五十二条规定的精神，一般为三年，特殊情况可以延长至五年。

根据《税收征收管理法》第八十六条规定，违反税收法律、行政法规应当给予行政处罚的行为，在五年内未被发现的，不再给予行政处罚。一汽夏利母公司

上述因历史原因形成的欠缴税费不属于偷税、抗税、骗税情形，截至目前已满五年。

此外，一汽夏利、一汽股份与一汽资产签订的《资产出售补充协议》中已约定：交割日后，一汽夏利因交割日前欠缴税费事宜被主管税务机关作出税务处罚、要求补缴税费或滞纳金等产生的损失，由夏利运营全额承担。在拟出售资产交割日前或之后与一汽夏利及拟出售资产有关的争议、诉讼事项、或有责任（上述事项包括但不限于一汽夏利因违反法律规定或合同约定而承担的任何支付、缴纳、赔偿或补偿责任）均由夏利运营负责处理，一汽夏利应及时尽最大努力提供协助，以使夏利运营能成为该等争议、诉讼事项、或有责任的适格当事人并行使相关权利及承担相关义务和责任。若依照法律规定必须由一汽夏利作为前款所述争议、诉讼事项、或有责任的当事人，因此导致一汽夏利遭受的任何损失，由夏利运营予以全额现金赔偿。

综上所述，根据上述规定及协议安排，一汽夏利历史欠费情况预计不会对本次交易构成重大不利影响。

二、说明待抵扣进项税相关的会计处理方法，是否符合相关企业会计准则的规定，并核查待抵扣进项税金额的准确性

该进项税额主要为上市公司开展整车业务时购买原材料和前期购置不动产及在建工程等形成的增值税留抵进项税额。上市公司按照《财政部关于印发<增值税会计处理规定>的通知》（财会[2016]22号）以及《关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部 税务总局 海关总署公告 2019年第39号）等文件规定对进项税额进行了账务处理，将已取得增值税扣税凭证并经税务机关认证，按照现行增值税制度规定准予以后期间从销项税额中抵扣的进项税额在应交税费科目核算，在报表日将其重分类至“其他流动资产”科目。以上处理符合相关企业会计准则的规定。

上市公司对该进项税额进行了全面的梳理和核查，包括但不限于拟聘请第三方中介机构协助调查留抵税情况，对形成增值税留抵进项税历年情况进行自查，与网上申报系统核对，检查扣税发票的真实性、准确性，并根据业务内容复核税率和非应税项目进项税的转出金额。

8. 报告书显示，本次资产出售涉及鑫安保险 17.5%股权变动，尚需获得中国银保监会正式批准。请你公司说明截至目前，审批事项的办理进展情况、预计办毕时间，是否存在实质性障碍以及对本次交易的影响。

回复：

一、审批事项的办理进展情况、预计办毕时间、是否存在实质性障碍

根据《保险公司股权管理办法》的规定，投资人可以以协议方式受让其他股东所持有的保险公司股权，保险公司变更持有 5% 以上股权的股东，应当经中国银保监会批准。持有保险公司股权 15% 以上但不足三分之一的股东，或者其出资额、持有的股份所享有的表决权已足以对保险公司股东（大）会的决议产生重大影响的股东，为战略类股东。

本次资产出售涉及鑫安保险 17.5% 股权变动，需获得中国银保监会批准。根据中国银保监会公布的《保险公司重大事项变更审批事项服务指南》，保险公司变更股东自材料齐备正式受理申请之日起 20 个工作日内作出核准或者不予核准的书面决定，经批准，可以延长 10 个工作日。

鑫安保险已于 2020 年 6 月 24 日向中国银保监会报送相关申请材料，本次鑫安保险 17.5% 股权变动事项尚待中国银保监会作出受理决定及最终审批决定。

根据《保险公司股权管理办法》及《保险公司重大事项变更审批事项服务指南》的规定，办理股东变更应符合如下要求：

(1) 保险公司单一股东持股比例不得超过保险公司注册资本的三分之一，且股东与其关联方、一致行动人的持股比例合并计算；

(2) 投资人及其关联方、一致行动人只能成为一家经营同类业务的保险公司的控制类股东；投资人及其关联方、一致行动人，成为保险公司控制类和战略类股东的家数合计不得超过两家；

(3) 符合战略类股东的资质要求：①经营状况良好，有合理水平的营业收入；②财务状况良好，最近一个会计年度盈利；③纳税记录良好，最近三年内无

偷漏税记录；④诚信记录良好，最近三年内无重大失信行为记录；⑤合规状况良好，最近三年内无重大违法违规记录；⑥信誉良好，投资行为稳健，核心主业突出；⑦具有持续出资能力，最近三个会计年度连续盈利；⑧净资产不低于十亿元人民币；⑨权益性投资余额不得超过净资产；⑩法律、行政法规以及中国银保监会规定的其他条件。

有下列情形之一的，不得成为保险公司的股东：①因严重失信行为被国家有关单位确定为失信联合惩戒对象且应当在保险领域受到相应惩戒；②股权结构不清晰或者存在权属纠纷；③曾经委托他人或者接受他人委托持有保险公司股权；④曾经投资保险业，存在提供虚假材料或者作不实声明的行为；⑤曾经投资保险业，对保险公司经营失败负有重大责任未逾三年；⑥曾经投资保险业，对保险公司重大违规行为负有重大责任；⑦曾经投资保险业，拒不配合中国银保监会监督检查。

(4) 取得保险公司股权，应当使用来源合法的自有资金，自有资金以净资产为限。

根据鑫安保险向中国银保监会报送的申请材料，本次资产出售涉及鑫安保险17.5%股权的股东变更逐条对照如下：

(1) 一汽资产通过本次重组将获得鑫安保险17.5%股权，属于战略类股东，符合单一股东持股比例不超过鑫安保险注册资本三分之一的要求，本次转让系同属于中国一汽控制下两家企业之间的转让，中国一汽直接及间接持股比例未发生变化；

(2) 本次转让系同属于中国一汽控制下两家企业之间的转让，一汽资产及其关联方、一致行动人，成为保险公司控制类和战略类股东的家数仅鑫安保险一家，符合“投资人及其关联方、一致行动人，成为保险公司控制类和战略类股东的家数合计不得超过两家”的要求；

(3) 根据鑫安保险就本次股东变更申报中国银保监会的材料，一汽资产符合《保险公司股权管理办法》、《保险公司重大事项变更审批事项服务指南》等法律法规及规范性文件规定的保险公司战略类股东资质，不存在不得成为保险公

司的股东的情形；

(4)一汽资产投资鑫安保险的资金源于合法的自有资金，且以净资产为限，符合关于资金来源的要求。

综上所述，鑫安保险已就本次股权变动向中国银保监会报送申请材料，尚待中国银保监会作出审批决定；本次股权变动及一汽资产的相关情况符合《保险公司股权管理办法》规定的条件和要求，在相关法律程序得到适当履行的情况下，上述审批事项预计不存在可预见的实质性法律障碍。

二、审批事项对本次交易的影响

根据一汽夏利与一汽股份、一汽资产签订的《资产出售协议之补充协议》，本次交易的整体方案由上市公司股份无偿划转、重大资产出售、发行股份购买资产及募集配套资金四部分组成，上述股份无偿划转、重大资产出售、发行股份购买资产互为条件，共同构成本次重大资产重组不可分割的组成部分；重大资产出售中鑫安保险 17.5% 股权出售的实施需获得中国银保监会的批准，如鑫安保险 17.5% 股权转让未获得中国银保监会批准，不影响整体方案中其他组成部分实施。

因此，获得中国银保监会批准是本次重组出售鑫安保险 17.5% 股权实施的先决条件，但未获得中国银保监会批准不影响整体方案中其他组成部分的实施，相关报批事项已在《重组报告书》中予以披露。

特此公告。

天津一汽夏利汽车股份有限公司

董 事 会

2020 年 7 月 4 日